
POLSKA
FLOTA
NARODOWA
Nr. 17
Cena
Zł. 1.80
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 17. **Warszawa, 1 grudnia 1931 r.** **ROK I.**

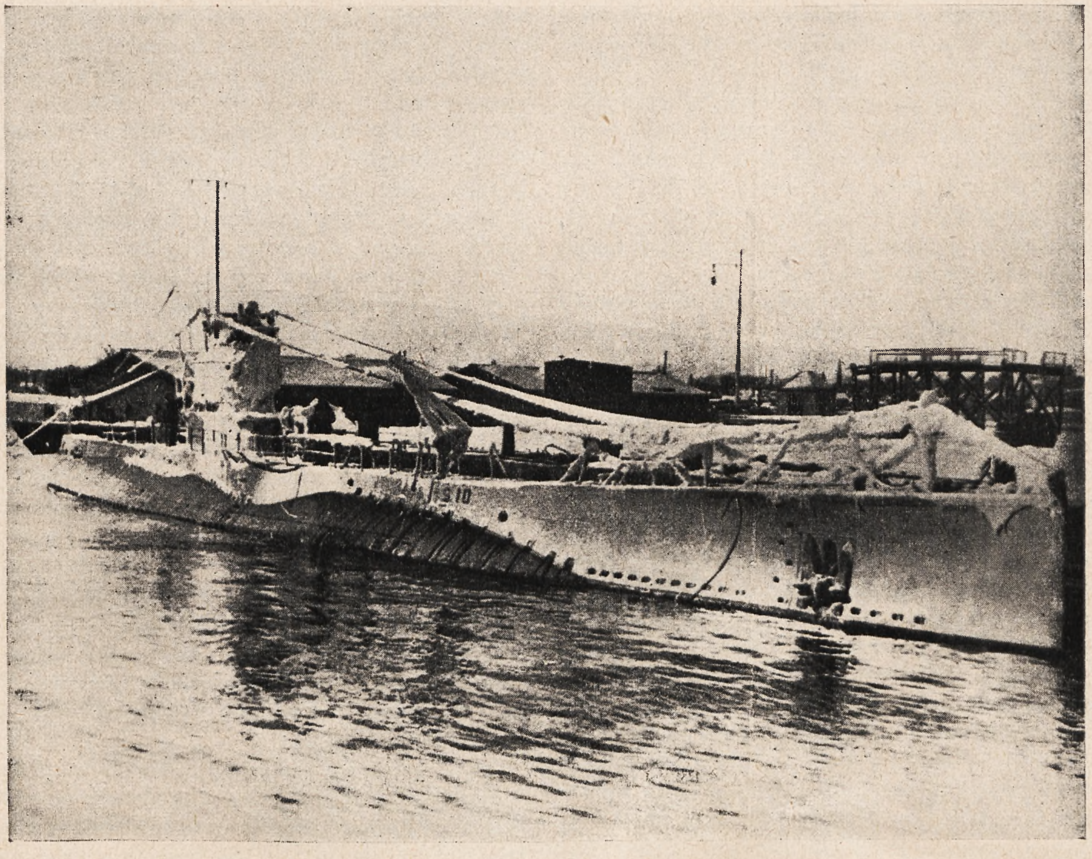
REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Stefan Norblin.

ZIMA...



Angielską łódź podwodną S-10 pokrył grubą warstwą szron i lód, gdy wynurzyła się z wody po odbytych ćwiczeniach.

GNIAZDA MILITARYZMU I ZABORCZOŚCI

W ciągu ostatniego tygodnia prasa niemiecka w szeregu wzmianek i mniejszych lub większych artykułów mówi o znamiennym ruchu wśród ludności Marchji granicznej. Ludność ta, złożona w trzech czwartych z kolonistów rekrutujących się z b. żołnierzy, śle do Berlina petycje o zakładanie w jej osadach i miasteczkach garnizonów wojskowych.

To specjalne umiłowanie armji tłomaczone jest tem, że garnizony wojskowe wpływają korzystnie na „ożywienie handlu, na pobudzenie wytwórczości rzemieślniczej, że przyczyniają się do podniesienia stanu ekonomicznego kraju". Petycje te, według prasy niemieckiej, kończą się zawsze oświadczeniem, że nieuwzględnienie tej, ze wszech stron oryginalnej w ujęciu, prośby odbije się najfatalniej na dobrobycie ludności i doprowadzić może do ruiny materjalnej Marchję.

Wiadomościom tym może dać wiarę Francuz, Anglik, Włoch — i dla nich to głównie historję tę się robi.

Czytelnik polski musi jednak w wiadomościach owych dopatrywać się głębszego sensu.

Obsadzanie wojskiem punktów granicznych nie może znaleźć usprawiedliwienia w mętnych argumentach, panów kolonistów, z dziedziny ekonomji. Należy wątpić, że wysłane prośby są odruchem naturalnym, że nie wywołała tego odpowiednia propaganda i inspiracja czynników związanych z życiem ekonomicznem granicy już co najwyżej — luźnie. I to jest proste i jasne. Zbyt dużo wiemy o naszym sąsiedzie z zachodu, by budzić się w nas mogły jakieś wątpliwości:

— Niemcy muszą usprawiedliwić przed światem pewne posunięcia natury politycznej, muszą ustawić parawanik, za którym mogłyby konsekwentnie przeprowadzać opracowane przez sztab Reichswery plany i stworzyć pozory nastrojów pacyfistycznych. Najmodniejsze to przecież dziś w Niemczech hasło: świat musi się rozbroić!

Za hasłem tem jednak kryją się ideje rewizji Traktatu Wersalskiego, zmiany granic, sprawy kurytarza gdańskiego i Pomorza wogóle.

Niejednokrotnie pisaliśmy już na tem miejscu o niebezpieczeństwach wypływających z tego dla Polski. Przewidywaliśmy, że na nastrojach się nie skończy, że na owoce propagandy zbyt długo czekać nie będzie trzeba.

Dalecy jesteśmy od twierdzenia, że sytuacja obecna jest wyraźnym prognostykiem jakiegoś rychłego zbrojnego wystąpienia Niemiec — twierdzimy jednak, że przygotowania, obliczone może na dziesiątki lat, czynione są w tym kierunku i że polityka nacjonalistów niemieckich liczy się najpoważniej z tą ewentualnością.

Wytworzenie na granicy specjalnego stanu ducha wśród kolonistów pozwala przypuszczać, że centrala polityki niemieckiej w Berlinie ani na chwilę nie przestaje pracować w kierunku stworzenia silnych awangard, których zadaniem ma być wyczekiwanie na „sprzyjający moment".

Oto jeszcze jeden przykład konsekwentnej, z żelazną wolą przeprowadzanej myśli odwetowej, którą dziś żyje większość niemiecka.

Polska nie może obojętnie przechodzić nad temi sprawami do porządku chociaż w programie swej polityki zagranicznej ma jasno wytknięty cel: załatwiać wszystko pokojowo, mieć jaknajwięcej przyjaciół. Ten program polityczny będzie miał tylko wówczas rację bytu i silne podstawy, gdy społeczeństwo będzie dobrze zorganizowane, świadome swych zadań i czujnie śledzące to wszystko, co na arenie międzynarodowej się rozgrywa i o interesy kraju zahacza.

Rząd nie zawsze ma możność wskazywać społeczeństwu na pewne zjawiska, mogące w przyszłości zaciążyć na bycie Państwa. Nie zawsze można nazywać te sprawy po imieniu — przeciwnie, dość często stanowisko społeczeństwa jest dopiero bronią i argumentem w rękach kierowników polityki.

Od dość dawna dzieje się tak w Niemczech i stąd ostatnie sukcesy dyplomacji niemieckiej, czującej za plecami silny i zdecydowany front obywateli. Tak ratuje się to państwo od bankructwa i tak usiłuje przekonać świat, że o swych siłach zbrojnych musi myśleć z troską i poświęcać im znaczną część budżetu.

W tym więc momencie, gdy na granicach Rzeszy powstają gniazda militaryzmu i zaborczości, gdy uwaga ich zwrócona jest na Polskę — należy jaknajkategoryczniej odpowiedzieć czynem społecznym i patrjotycznym. Trzeba pokazać, że nie jesteśmy w Ojczyźnie swej bezwolnem stadem, żyjącem z dnia na dzień i liczącem jedynie na zmiłowanie losu.

Wystarczy śledzić prasę niemiecką, by wiedzieć czego nacjonaliści niemieccy boją się najwięcej i do jakiego szału doprowadza ich każda wiadomość o umocnieniu życia polskiego na Pomorzu i wybrzeżu.

I wszystko jedno czy to będzie nowy basen portowy, czy szkoła powszechna, nowy okręt wojenny, czy handlowy, by junkrom pruskim bladły oblicza z wściekłości. Rozumieją tam dobrze, że każda cegiełka wmurowana w wybrzeże przez naród polski, to nowe oddalenie niemieckich projektów rewizjonistycznych, to wymykająca się z rąk gratka odebrania nam tego skrawka ziemi oblanego morzem. Ileż wysiłków kładą Niemcy by przekonać świat, że Gdynia, port, morze — to zbędne dla nas bogactwa. Wysiłki te jednak będą coraz mniej groźne dla nas, gdy stan posiadania na morzu będzie się konsenkwentnie zwiększał.

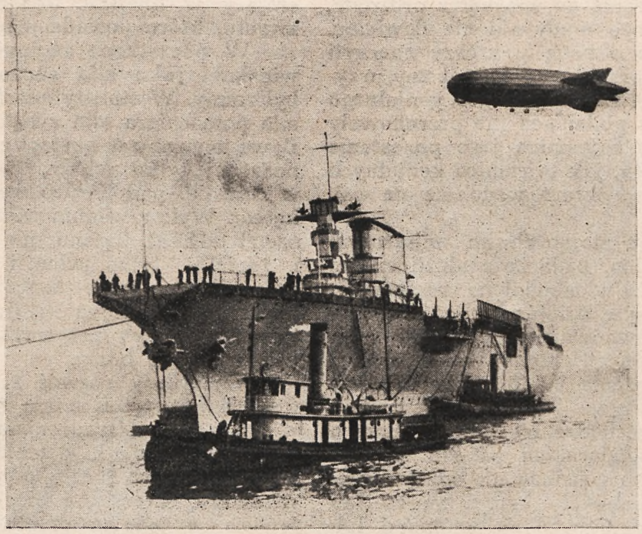
Jedno więc ma zadanie w tej chwili przed sobą Polska: budować flotę wojenną, budować z całem zaparciem i zrozumieniem konieczności spełnienia tego obowiązku.

Komitet Floty Narodowej ułatwia to znakomicie, gdyż koordynuje wysiłki społeczeństwa i daje gwarancję, że wpłacona do jego kas złotówka użyta będzie na właściwy cel: na budowę wielkiej floty narodowej.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI.

POCZĄTKI ŻEGLUGI MORSKIEJ

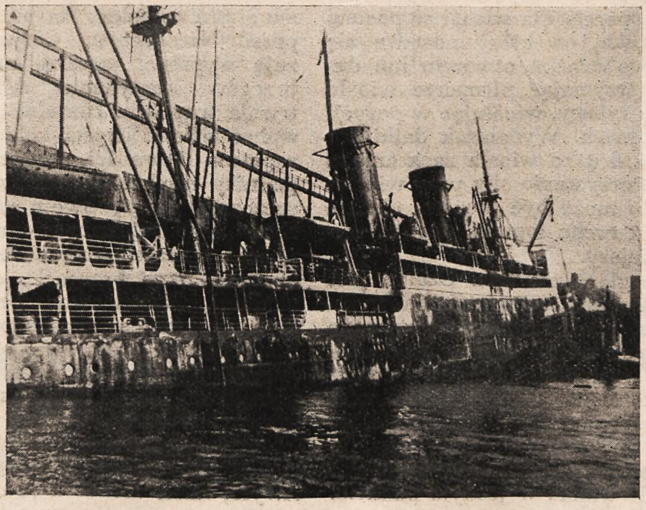
Znaczenie żeglugi, jednego z najważniejszych czynników rozwoju ludzkości, jest stale niedoceniane przez historyków, i to nietylko w podręcznikach szkolnych, lecz i w pracach fundamentalnych. Przy analizie najważniejszych zdarzeń historycznych czynnik żeglugi rzadko nie jest przeoczony, nawet w tych wypadkach, w których gra decydującą rolę.



Amerykańska awiomatka „Saratoga" i sterowiec.

Naprzykład w żadnym podręczniku historji nie wspomina się o tem, że w drugiej wojnie punickiej, mającej tak doniosłe znaczenie dla historji całej ludzkości, w wojnie, od rezultatów której zależało, czy cały świat przyjmie kulturę aryjską, czy semicką, zwycięstwo zależało od tego, czy Kartagina wykorzysta należycie żeglugę, czy też nie. Gdyby Hannibal nie przeprowadzał swojej armji przez Alpy z wielkiemi stratami, a Rzym nie wysłałby korpusu ekspedycyjnego drogą morską do Hiszpanji i nie pozbawiłby Hannibala kolonji Hiszpańskich i sprzymierzeńców, już na początku wojny przeciwnicy stanęliby w innem położeniu. Dalej, gdyby naczelne dowództwo punickie, mając doświadczenie żeglarskie i silną flotę, główną bazę utworzyło na Sycylji, Hannibal nigdy nie stanąłby w tak ciężkiem położeniu, jak to miało miejsce przy końcu wojny. Atak na Rzym byłby prowadzony od południa, najkrótszą drogą, przy dobrej komunikacji z Kartaginą, mając główne oparcie na Sycylji, gdzie można było przygotować rezerwy i mieć je blisko. Gdyby się to stało, zmieniłby się, dzięki zwycięstwu Kartaginy, cały późniejszy bieg historji.

Zbyt mało zwraca się uwagi npr. na to, że upadek potęgi Hiszpanji miał swe źródło w zniszczeniu Wielkiej Armady, co w późniejszych skutkach wpłynęło na polityczne ukształtowanie się obu Ameryk. Napoleon w ostatecznym rezultacie był pokonany na morzu, a Trafalgar zdecydował o tem, kto ma owładnąć kolonjami zamorskiemi: Anglja czy Francja. Zwycięstwo pod Salaminą obroniło kulturę grecką przed zniszczeniem i uchroniło ją dla przyszłego świata kulturalnego.



„Muenchen" — niemiecki statek towarowy spłonął w porcie Nowego Jorku.

W zrozumieniu znaczenia żeglugi dla historji całej ludzkości i jej rorozwoju, znany historyk prof. Arens podzielił historję na trzy okresy: rzeczny, morski i oceaniczny. Niestety praca jego nie została należycie zrozumiana i oceniona.

Niewątpliwie człowiek pierwotny, zapoczątkowawszy podróż po wodnym żywiole, sam o tem nie wiedząc, kładł podwaliny pod czynnik, który przyśpieszył i ukształtował w znacznej mierze rozwój ludzkości, wyprowadzając ją na szeroką drogę stosunków międzykrajowych i międzykontynentalnych. Pierwotne czółno i wiosło nieokrzesanego dzikusa było zapowiedzią przyszłego zwycięstwa nad rzekami, morzami i oceanami, było zarodkiem żeglugi, która w późniejsze czasy połączyła kraje i kontynenty, poprzedzielane pustyniami wodnemi, powiązania wszystkich części globu ziemskiego, począwszy od najdrobniejszych wysepek aż do kontynentów, siecią tysiącznych spraw i zależności.

Kiedy i w jaki sposób człowiek pierwotny wpadł na genialny pomysł skorzystania z przedmiotów pływających, aby pomóc swoim nikłym siłom w pływaniu po powierzchni wody i zwiększyć przebywane na niej odległości — to pytanie pozostanie nazawsze tajemnicą. Może, widząc pływający pień zechciał, wiedziony pobudkami sportu i zabawy, odbyć na nim przejażdżkę po rzece, może przypadkowo zobaczył na tym pniu ratujące się przed utonięciem zwierzę, wyczerpane walką z żywiołem, a może sam był uniesiony powodzią razem z drzewem, na którem szukał schronienia. Takie hypotezy były wysuwane. Lecz one nie wystarczają, przynajmniej nie dla wszystkich miejsc geograficznych, w których powstała pierwotna żegluga. Za temi hypotezami przemawia ta okoliczność, że u plemion, stojących na najniższych szczeblach rozwoju, badacze znajdowali czółna, wykonane w jednym pniu drzewnym. Stąd wniosek: pierwszym statkiem był ociosany z gałęzi pień.

Przeciwko tym hypotezom przemawiają czółna plemion północnych, a także pierwotne statki assyno-babilońskie, składające się z wątłego szkieletu, obciągniętego skórą zwierzęcą, przepojoną tłuszczem. Wynikałoby z tygo, że przynajmniej w nie-

których wypadkach, genjusz ludzki sam powziął myśl o żegludze i przemyśliwał nad zbudowaniem odpowiedniego przyrządu, nie mając przed oczami żadnego pierwowzoru. W jaki sposób ten człowiek pierwotny doszedł do myśli zbudowania przedmiotu pływającego z materjału, cięższego od wody, skąd powziął wiadomość o tem, że przedmiot taki będzie pływał, jeżeli zrobić go wewnątrz próżnym, nakształt koryta — tego nigdy się nie dowiemy. Zachowały się podania o bogach, którzy nauczyli ludzi budować kajaki; prawdopodobnie mamy przykład późniejszego ubóstwiania jakiegoś genjalnego człowieka, o którym w podaniach nie przechowały się żadne wiadomości. Tajemnica jego pozostanie dla nas nazawsze ukrytą, jak tajemnica genjalnych wynalazców łuku, koła obracającego się na osi, procy, dźwigni i t. p.

Wszędzie, nawet u stojących na najniższym szczeblu rozwoju plemion, badacze znaleźli czółno już do pewnego stopnia udoskonalone, racjonalnie wydrążone, o zaostrzonym dziobie, rufie, o wygładzonych burtach i zrównoważone. Czasami czółna te dochodzą do znacznych rozmiarów, o nośności, dostatecznej do przewożenia 70—80 ludzi. Nigdzie nie znaleziono już prymitywu, któryby bezpośrednio wskazywał na swoje pochodzenie. Wspomnienia o pierwotnych krokach żeglarskich zatarło się już w pamięci plemion. Nigdzie jednak nie odkryto plemienia, któreby zamieszkiwało brzegi morza lub rzeki, a nie umiało posługiwać się czółnami lub kajakami.

Łatwiej wywnioskować coś o pochodzeniu wiosła. Na rzekach był to pierwotnie długi kij, którego jeden koniec trzymano w rękach, a drugi opierano o dno, i w ten sposób popychano czółno w żądanym kierunku. Ten sposób jest używany i do dnia dzisiejszego. Na miejscach głębszych drąg już nie wystarczał. Człowiek jednak odkrył to, że od wody również można się odpychać, jak od ciała stałego. Te doświadczenia zdobył przy pływaniu bez przyrządów. Siła takiego odepchnięcia jest tem większa, im szerszy jest służący do tego przedmiot, t. j. im na większy opór napotyka przy poruszaniu się w wodzie. Wystarczyło miast drąga, użyć gałąź, lub drąga o końcu, rozszerzonym w łopatkę, t. j. właściwego wiosła. Na wybrzeżach morskich, gdzie głęboka woda dochodzi do brzegu, od samego początku pierwotenej żeglugi drąg do odpychania nie mógł być użyty, lecz trzeba było odrazu wynaleźć wiosło. Na wyspach Oceanji nigdzie nie znaleziono żadnego śladu pomagania sobie drągiem, który dotychczas bywa stosowany na rzekach.

Wiele plemion dzikich na wyspach Oceanu Spokojnego dotąd nie zna oparcia dla wioseł w postaci wycięcia w burcie, kołka, na który nasadza się wiosło wyciętym w jego drążku otworem lub dulek. Dzikus wiosłuje, trzymając nieoparte wiosło w rękach, jak to czynią rybacy, wiosłując w pozycji stojącej na małych czółnach. Wynalazek dulki lub innego sposobu oparcia drążka wiosła zaoszczędza i umożliwia lepsze wykorzystanie siły przy wiosłowaniu, przyczem wiosło może być dłuższe, cięższe i mieć większy promień ruchu łopatki. Jest to wynalazek znacznie późniejszy.

Steru pierwotny żeglarz nie zna. Czółno jest kierowane przy pomocy szerszego wiosła rufowego. Na większych statkach, w starożytności, używano pary lub nawet kilku par wioseł rufowych, dochodzących do znacznych rozmiarów łopatki i znacznego ciężaru. Wielkość, ciężar i opór takiego wiosła przy kierowaniu uniemożliwiał trzymanie go w rękach i wysuwanie za burtę, — więc pojawiają się w rufie otwory, przez które wiosła wysuwano i stosowano zawieszanie wiosła w jednym punkcie. Późniejsze dodanie drugiego punktu oparcia stanowi przejście do steru stałego. Zwycięztwo steru nad wiosłem rufowem jest zjawiskiem późnem. Bardzo niechętnie zarzucano sterowanie wiosłem, chociaż praca ta była trudna i wymagała specjalnie wyszkolonych i silnych ludzi. Staje się to łatwem do zrozumienia, jeżeli wziąć pod uwagę, że ster działa tylko wtedy, kiedy statek jest w ruchu, i czem powolniejszy ruch, tem słabsze działanie steru, a wiosłami rufowemi można obracać nawet statek, stojący w miejscu. Jednak zaleta większej siły zwrotu, którą posiada ster, w końcu wzięła górę.

W początkach żeglugi posiłkowano się tylko wiosłami jako siłą ruchową. Żagiel wogóle nie był znany. W starożytności pojawia się żagiel, jako siła pomocnicza, dla zwiększenia szybkości statku. Bywa używany w postaci czworokątnej płachty, podnoszonej tylko wtedy, kiedy wiatr wieje prosto w rufę lub pod bardzo małym do kierunku statku kątem. Wykorzystania wiatru, wiejącego pod większemi od 30 st. kątami nie znano. Maszt bywa, jak i żagiel — tylko jeden, i składa się z jednolitego pnia. Górny brzeg żagla był przymocowany do poprzecznego drąga (rej), lecz dolny brzeg był tylko w rogach przytrzymywany szkotami, przywiązanemi do burty.

Najszybszy rozwój żeglugi zaznaczył się we wschodniej części morza śródziemnego. W XVIII wieku przed Narodzeniem Chrystusa. Egipcjanie już budowali statki o małem zagłębieniu z podniesionym dziobem i rufą, poruszane przez 60 i więcej wioślarzy, sterowane pięcioma parami wioseł rufowych, o jednym prostokątnym żaglu i jednym maszcie. Statki takie krążyły po Dolnym Nilu i wybrzeżu morskiem. Stanley widział podobne statki u plemion murzyńskich w Afryce, zamieszkujących brzegi jezior. Fenicjanie w XVI wieku przed Narodzeniem Chrystusa budowali wielkie na owe czasy okręty z cedrowych bali i pływali we wschodniej połowie Morza Śródziemnego, prowadząc handel morski. Dzięki żegludze rozwinęli swój handel, który na większą skalę prowadzili z Indjami, przeprawiając towary karawanami przez przesmyk Suezki do Morza Czerwonego, dalej przewożąc je okrętami. Z Indji wywozili złoto, perły, jedwabne tkaniny i t. zw. „towary kolonjalne", z Egiptu — zboże, len, bawełnę i papyrus; dostarczali purpurę, tkaniny, szkło i brąz. W XII lub w drugiej połowie XI wieku przed Narodzeniem Chrystusa pojawiają się Fenicjanie w zachodniej połowie Morza Śródziemnego i zakładają tam swoje kolonje. W XI wieku przed Narodzeniem Chrystusa wypływają za Ocean Atlantycki, potem zapuszczają się coraz dalej na północ, nawiązują wreszcie łączność z Anglją, skąd wywożą ołów.

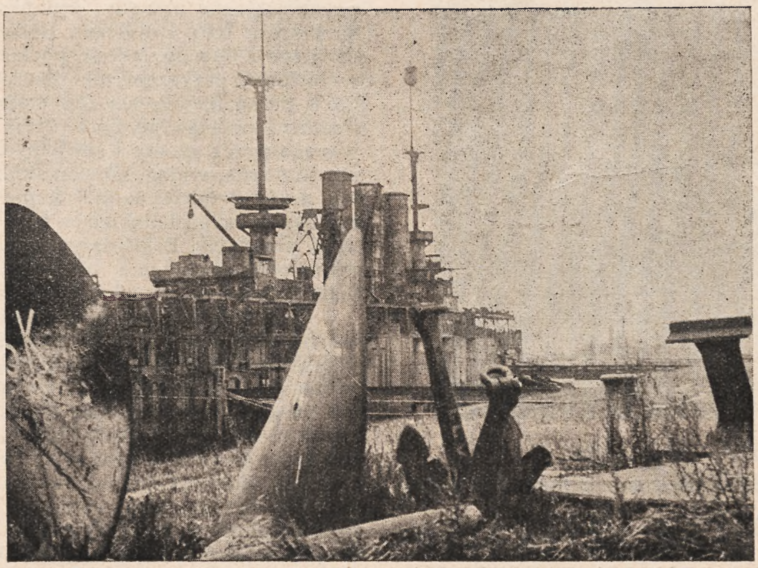
Znacznie później na wodach oceanów zjawiają się statki egipskie. Na przełomie VII i VI wieków przed Narodzeniem Chrystusa Egipcjanie organizują wyprawę morską, mającą na celu zbadanie brzegów kontynentu Afrykańskiego. Wyprawa trwała trzy lata. Herodot opisuje ją i zaznacza, że wobec niemożliwości zabierania ze sobą wielkich zapasów żywności, marynarze egipscy w czasie podróży trzykrotnie zatrzymywali się w porze deszczowej, okręty swoje wyciągali na brzeg, sieli zboża i po zebraniu plonu, udawali się w dalszą podróż. Pozatem często zatrzymywali się na krótki czas przy brzegach, odnawiali zapasy wody słodkiej, zbierali owoce i nasiona pożywne; korzystali przy tem ze sposobności pożywienia się świeżem mięsem. Wyprawa opłynęła wschodni brzeg Afryki, skręciła na północ, i wzdłuż brzegu dopłynęła do Morza Śródziemnego, dalej wzdłuż północnych wybrzeży Afryki wróciła do Egiptu i zakończyła podróż w delcie Nilu. Uczestników wyprawy dziwiło to, że okrążając południowy brzeg Afryki, mieli słońce z prawej strony (było to naturalnym rezultatem znajdowania się wówczas w półkuli południowej, to jest słońce widzieli na północ od siebie, a nie na południe, jak przywykli).

„Illiada“ i „Odysseia“ zawierają wiele danych, nawet czasami drobiazgowych, o stanie żeglugi greckiej w X wieku przed Narodzeniem Chrystusa. Dowiadujemy się z tych epopei, że Grecy w tym czasie nie znali Morza Śródziemnego. Podanie o Argonautach wskazuje, że w czasie tworzenia się tego podania Grecy pływali do wschodnich i północno-wschodnich brzegów Morza Czarnego. W kilka wieków później Grecy posiadali już kolonje na północnem wybrzeżu Morza Czarnego, które z czasem stały się ważnemi punktami handlowemi (Oliria, Chersones, Pantikapeia i inne). Znajomość żeglugi uratowała istnienie Grecji, kiedy kilkakrotnie silniejsza flota Kserksesa była rozbita pod Salaminą przez nowo wybudowaną flotę bojową grecką.

Podobną rolę spełniła flota wojenna Rzymu w drugiej wojnie punickiej. Młoda, zaimprowizowana flota rzymska rozbiła ostatecznie eskadrę punicką i tem przyśpieszyła ostateczne zwycięstwo. Trzeźwy rozum Rzymian i ich myśl wojenna lepiej oceniła znaczenie floty bojowej, niż dowództwo punickie, które winno było lepiej orjentować się w sprawach morskich, mając wielowiekowe doświadczenie żeglarskie. Energja i śmiałość Rzymu spowodowała, że w ciągu 2 miesięcy wybudowano 120 statków na wzór punicki i w tym samym krótkim czasie przygotowano i wyćwiczono załogi. Nawet więcej — opracowano nową taktykę bitwy morskiej.

Żegluga handlowa już wcześniej rozwinęła się u starożytnych Rzymian. Prowadzili oni handel drogą przez Morze Śródziemne do Egiptu, przeprawiali towary lądem przez Egipt i dalej Morzem Czerwonem i Oceanem Indyjskim płynęli do ujścia Indu, gdzie mieli kolonje. Później okręty rzymskie zapuszczały się i dalej, do Indo-Chin i nawet do południowo-chińskich portów. Po zwycięstwie nad Kartaginą Rzymianie rozwinęli swój handel w kierunku północnym, zapędzili się aż do Anglji, podbili wybrzeże angielskie i założyli na niem obozy warowne. Flota wojenna Rzymu przeniknęła w Morze Czarne i posuwając się w górę Dunajem, zakładała kolonję i trzymała w rękach ludność nadrzeczną, walcząc skutecznie z piratami i tępiąc ich statki.

Już w głębokiej starożytności zróżniczkowały się typy okrętów handlowych i wojennych. Statki wojenne były budowane o mniejszych rozmiarach, kształtu wązkiego a wydłużonego, dla zapewnienia większej ruchliwości i szybkości. Grecy pierwsi zorganizowali flotę wojenną, podzieliwszy statki na oddziały, opracowali taktykę dla oddziałów i jednostek. W bitwie pod Salaminą, w starciu z wrogiem kilkakrotnie silniejszym, lecz niedostatecznie zorganizowanym, dowództwo greckie zebrało owoce swojego genjuszu.



Na cmentarzysku okrętów niemieckich w Kielu oczekują na nabywcę potężne dawniej pancerniki

Rozwój żeglugi morskiej wykazuje nieprzerwaną ciągłość od pierwotnego czółna aż do największych współczesnych okrętów oceanicznych. Kiedy czółno okazało się za małe, burty jego poszerzyły się przez dodanie i przymocowanie bali lub desek — to już początek budowy złożonej. Jednolita belka-pień staje się coraz mniejszą częścią statku i stopniowo staje się kilem, belką, do której mocuje się deski, stanowiące burty. Kil na dziobie i rufie wygina się do góry, później części wygięte zastępuje się innemi belkami-sztabami. Taka budowa już nie wymaga ogromnych, szerokich pni — lecz brak jej wytrzymałości — konieczne jest wzmocnienie burt. Pojawiają się belki poprzeczne, wygięte w kształt zaokrąglenia poprzecznego przekroju statku, t. j. szpangi ,i wzmacniające belki podłużne, biegnące od przedniej do rufowej sztaby — kilsony. Ten sposób pozwala na budowanie statków o wielkich rozmiarach, wysokich burtach i znacznej wytrzymałości podłużnej i poprzecznej. Zwiększone rozmiary i zagłębienie statku doprowadzają do wbudowywania początkowo jednego, później większej ilości pokładów.*) Tak z wydrążonego pnia powstał z czasem współczesny okręt morski i oceaniczny.

Pierwszym i najważniejszym krokiem w opanowaniu mórz i oceanów był wynalazek tego bezimiennego człowieka pierwotnego, który powziął genjalną myśl skorzystania z przedmiotu pływającego, by użyć go do pierwszej swojej przejażdżki żeglarskiej.

Kpt. I. Ren.

————

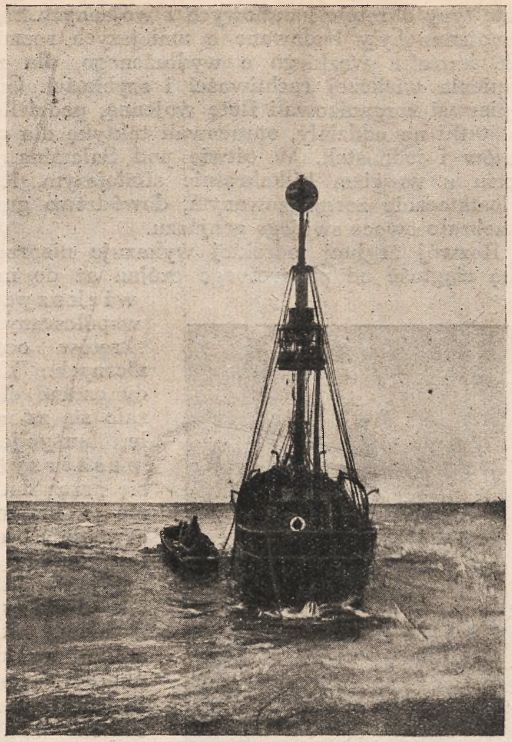
*) Wiosło zastąpił żagiel, później maszyna i turbina parowa, motor. Materjał drzewny zastąpiła stal.

Ś ✝ P

JAN ZAGLENICZNY

B. Minister Przemysłu i Handlu, b. senator Rzeczypospolitej Polskiej, Członek Zarządu Stołecznego Komitetu Floty Narodowej

zmarł w Warszawie w dniu 22 listopada b. r.



Okręt — latarnia na Bałtyku.

EMIGRACJA MIEJSKA

I OSIEDLENIE NA POMORZU NIEMIECKIEM

Wobec olbrzymich sum, przeznaczanych obecnie w Niemczech na cel kolonizacji wewnętrznej — nabiera znaczenia niedawna publikacja „Pommern—Jahrbuch“ na r. 1930/31 (piąte wydanie), wydana przez Alfreda Bergera, syndyka Izby Przemysłowej i Handlowej w Szczecinie. Współpracownikami tego wydawnictwa są magistraty miast, Izba Handlowa i Przemysłowa oraz Rolnicza, Dyrekcja Kolei w Szczecinie, wreszcie uniwersytet w Gryfji. We wstępie, oświetlającym ciężkie warunki gospodarcze Pomorza niemieckiego, podaje referent jako powody tych stosunków nietylko znaną wersję o „nienaturalnych granicach“ i przeciętych arterjach komunikacji, ale także fakt, że kolej niemiecka niedostatecznie uwzględnia w swojej taryfie przewozowej warunki gospodarcze wschodnich prowincyj, i zaniedbuje wschód przy rozbudowie sieci komunikacyjnej. Dla porównania przytoczono ceny przewozu towarów z polskiego Śląska do Gdyni i z niemieckiego do Szczecina o 50% do przeszło 100% wyższe od polskich. Sam rząd niemiecki stwarza więc sztuczne „oddalenie gospodarcze“ swych wschodnich kresów od reszty państwa.

Ruchem ludności wewnątrz kraju zajmują się trzy referaty: „Abwanderung Arbeitsmarkt und Arbeitsamt“, „Die Landflucht in der Provinz Pommern“ i „Siedlungspolitik im deutschen Osten“. Artykuły stwierdzają przedewszystkiem wybitnie się zaznaczającą ucieczkę ludności wiejskiej do miast, co zresztą można zauważyć w całych Niemczech. Liczba ludności wsi utrzymuje się w Niemczech od r. 1875 na tym samym poziomie, natomiast ludność miast wzrasta gwałtownie, przyczem na naturalny przyrost miast przypada tylko nieznaczny procent. Co do Pomorza niemieckiego, to statystyka Izby Rolniczej podaje cyfrę 12 tysięcy ludzi, którzy opuścili wieś w ostatnich 18 miesiącach przed wydaniem książki, z tego przeszło 4000 udało się do Berlina, reszta do Szczecina i do mniejszych miast Pomorza. Doświadczenie jednak uczy, że w razie niepowodzenia i ci emigranci wędrują do wielkich miast. Zwykły objaw, że wieś oddaje nadmiar swego naturalnego przyrostu miastom, jest więc potęgowany jakiemiś innemi czynnikami, które z tego normalnego zjawiska czynią objaw nienormalny i w swych skutkach katastrofalny dla życia ekonomicznego większych miast, które tego wzmożonego przypływu nie są w stanie zaabsorbować. Referenci podają różne przyczyny tego ruchu. Jedną z pierwszych jest oczywiście udoskonalenie techniki także w rolnictwie. Ważniejsze są psychologiczne powody, wyłaniające się z kwestjonarjuszów Izby Rolniczej. Robotnika niemieckiego, drogiego i wymagającego, pociągają wyższe zarobki w mieście, przyczem nie dba on, czy je znajdzie, bo w perspektywie ma zapomogę dla bezrobotnych. Pozatem pociąga go urok życia miejskiego, opisywanego przez gazety i znajomych. Ta żądza użycia, nie tłumiona, widać, słowiańskiem umiłowaniem ziemi, pociąga także naogół konserwatywne żywioły, np. synów włościańskich, z których rekrutowali się niżsi urzędnicy. Brak pracy w miastach, nędza mieszkaniowa, skupienia bezrobotnych, stwarza niebezpieczeństwo dla porządku publicznego.

Szczecinowi brak pomieszczenia dla 25000 przeważnie dorosłych ludzi, podczas gdy w gminach wiejskich Pomorza niemieckiego jest 1714 mieszkań próżnych. Niema chętnych do pracy na roli. Pomorze niemieckie sprowadza 15,750 robotników z zagranicy; są to oczywiście Polacy. Wskutek zakazów władz cyfra ta dochodzi tylko do 1/3 cyfr przedwojennych. Jest to jednak olbrzymia liczba, ponieważ do cięższej pracy, mianowicie przy burakach cukrowych, brak zupełnie chętnych Niemców (mimo propagandowych fotografij niemieckich z podpisem: „Dajcie nam pracę“). Mało tu pomagają zapomogi mieszkaniowe dla budowy domów, przeznaczonych dla niemieckich robotników, — a także bezprocen-



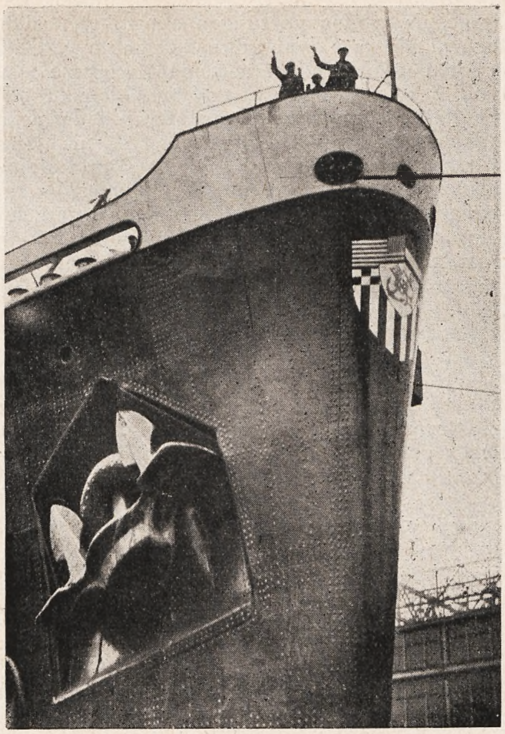
Piękny i zwycięski jacht amerykański „The Enterprise“

towe, albo zgoła bezzwrotne pożyczki na budowę własnych domów.

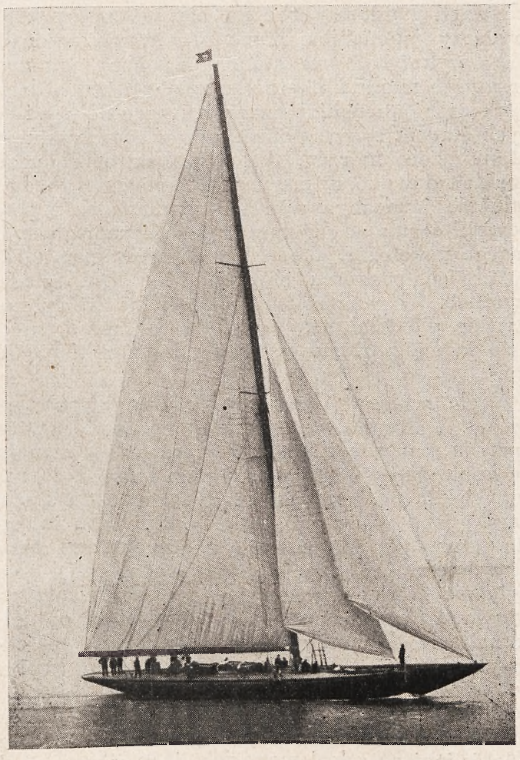
Te same psychologiczne powody przeciwstawiają się akcji kolonizacji wewnętrznej. W pierwszym jednym roku 1919 zakrojono ją na 10000 osad rocznie na obszarze Niemiec. Po dziesięciu latach zdołano tylko uruchomić około 26000 osad, z tego na same Prusy przypada 21000. Urzędowe czynniki wyraźnie wskazują kolonizacji cel „utrzymania niemczyzny, tam gdzie jest najsłabszą", a więc przedewszystkiem we wschodnich, kaszubskich powiatach Pomorza niemieckiego, około Bytowa i Lęborka. Jednakże w samym okręgu kaszubskim w wymienionych poprzednich 18 miesiącach, objętych statystyką, 8529 ludzi opuściło wieś i udało się do miast; w tymże okręgu jest 893 mieszkań próżnych. Żądany przez referenta „wał niemieckich chłopów przeciw polskiemu narodowi", konieczny z powodu katastrofalnego obniżenia liczby urodzin, jest więc jeszcze daleki od urzeczywistnienia.

Zdaniem referenta warunki ekonomiczne dla mniejszych gospodarstw są zbyt trudne, koszta zbyt wielkie, zysk zby mały, dlatego żąda ponownego zaprowadzenia gospodarstw rentowych, (używanych przed wojną przez Komisję Kolonizacyjną dla wyrugowania Polaków w Wielkopolsce i na Pomorzu), będących własnością państwa.

Z obliczenia rentowności gospodarstwa, gdzie właściciel posługuje się i prądem elektrycznym i używa znacznej ilości sztucznych nawozów, wynika, że chłop niemiecki zbyt drogo gospodarzy, a i stopa życia wydaje się zbyt wysoką, jeżeli na 15 hektarowem gospodarstwie, na którem polski rolnik łatwo wyżyje i może jeszcze coś odłożyć, rodzina niemieckiego chłopa, składająca się z 6 osób zużywa na same towary kolonjalne 600 marek niemieckich, zaś na ubranie, obuwie i „rozmaite" przeszło 900 mk., a więc przeszło 1500 mk., nie licząc zupełnie płodów, które daje ziemia i gospodarstwo domowe. Nic dziwnego, że tak wymagający włościanie wołają o pomoc rządu, gdyż 15 ha ziemi tak wysokich pretensyj do życia zaspokoić nie mogą, a osiedlenie chłopów niemieckich przy granicy polskiej dla celów politycznych da się tylko uskutecznić przy wysokich premjach ze strony rządu, które umożliwiają kandydatom wygodne życie.



Dziób „Europy" — olbrzyma pasażerskiego Norddeutschen Lloyd'u.



Wspaniały jacht „Shamrock V" własność zmarłego niedawno miljonera Liptona.

Ruch okrętowy w porcie Gdyńskim

O ile ruch statków w porcie gdańskim pozostaje na poziomie roku 1926, o tyle do Gdyni z roku na rok, z miesiąca na miesiąc coraz więcej statków zawija.

Oto zestawienie statków, które weszły do portów Gdynia i Gdańsk w poszczególnych latach:

		Gdynia	Gdańsk
	1924	27	3312
	1625	85	3986
	1926	298	5967
	1927	530	6950
	1928	1108	6198
	1929	1541	5396
	1930	2238	6078
trzy kwartały	1931	2256	4484

Weźmy ostatnich parę lat i porównajmy rozwój ruchu w Gdańsku i Gdyni.

W roku 1929 w porównaniu z rokiem poprzednim w Gdańsku ruch zmalał o 14 procentów, gdy w Gdyni wzrósł o 36; w roku 1930 w Gdańsku ruch statków wzmógł się o 13 procentów, gdy w Gdyni wzmógł się o 47.

Cóż to nam mówi? Bardzo wiele! Stwierdza to fakt, że rozwijające się życie gospodarcze, a z niem i handel zagraniczny w pierwszej mierze korzysta z usług Gdyni, posługując się portem gdańskim w ramach lat poprzednich.

Rozpatrzmy bardziej szczegółowo to zagadnie-

nie z punktu widzenia urządzeń portowych. Otóż powierzchnia wodna portu gdańskiego wynosi 896 hektarów, gdy w Gdyni tylko 293 hektary. Głębokość portu w Gdyni jest natomiast większa i wynosi od 6 do 12 metrów, gdy w Gdańsku od 9 do 10 metrów. Nadbrzeży portowych Gdańsk ma 31 kilometrów, gdy Gdynia tylko 6, nie licząc, rzecz jasna, nadbrzeży w budowie. Tory kolejowe w Gdańsku są obliczane na 331 kilometrów, gdy Gdynia posiada torów 64 kilometry. Powierzchnia składów portowych w Gdańsku wynosi 228 tysiące metrów kwadratowych, gdy w Gdyni 45 tysięcy metrów kw. Dźwigów Gdańsk ma 87, a Gdynia 38.

Widzimy, że Gdańsk jest znacznie większy od Gdyni, ale trzeba wziąć pod uwagę, że Gdańsk jest stary, a Gdynia dopiero budzi się do życia.

Warto zastanowić się nad ruchem w Gdyni bardziej szczegółowo. Podajemy poniżej zestawienie liczby statków, które weszły i wyszły z Gdyni w poszczególnych miesiącach r. b.:

	weszły	wyszły		weszły	wyszły
I	189	194	VI	272	266
II	176	167	VII	286	293
III	196	194	VIII	308	295
IV	255	251	IX	288	293
V	286	289	X	316	318

Widzimy, że październik jest miesiącem rekordowym, pod względem liczby statków.

W ruchu statków w Gdyni jest jeden charakterystyczny moment, a mianowicie, że większość statków wchodzących, przychodzi próżna, część statków wychodzących, również wychodzi próżna. W październiku np. na 316 statków, które weszły do portu, 234 było próżnych, i na 318 statków. które wyszły z portu, 47 było próżnych. Świadczy to, że Gdynia jest wybitnie wywozowym portem Polski.

Ładunek statków wchodzących wyraża się liczbą 493 tysięcy ton, w tem ładunek węglem stanowi 434 tysiące ton.

W zakończeniu należałoby zastanowić się nad pochodzeniem statków, przybywających do Gdyni. Z liczby 882 statków, które weszły do portu w trzecim kwartale r. b. pod banderą polską weszło 99 statków, reszta przybyła pod banderami różnych państw, jak poniżej:

Anglja	38	Danja	70
Estonja	37	Finlandja	28
Litwa	4	Łotwa	31
Niemcy	189	Norwegja	51
Francja	10	Gdańsk	4
Grecja	3	Holandja	2
Stan. Zjedn.	9	Szwecja	304
Inne	3		

Jak widzimy, najczęściej zawijają do Gdyni statki szwedzkie po węgiel, na drugiem miejscu dopiero znajdują się Niemcy, na trzeciem miejscu widzimy dalszego sąsiada morskiego — Danję.

Coraz więcej statków różnych państw wchodzi do Gdyni, wynosząc pojęcie o niej, jako o dobrym i sprawnie obsługującym porcie i to pojęcie idzie w świat i powoli, lecz stale robi reklamę młodemu portowi polskiemu.

Oficer marynarki handlowej japońskiej

Każdy z portów świata, przyjmujących wielkie okręty oceaniczne, niejednokrotnie ma możność goszczenia u siebie statków dwu słynnych towarzyst okrętowych, N. Y. K. (Nippon Yusen Kaisha), oraz O. S. K. (Osaka Shosen Kaisha), które monopolizują w praktyce japońskie interesy przewozu pasażerów.

Handel morski Japonji jest pierwiastkiem, zasilającym cały organizm kraju; to też flaga marynarki handlowej japońskiej raz wraz pojawia się w oceanicznych portach. Jest jasnem, że naród wyspiarzy, otoczonych zewsząd morzem, nie jest w stanie zamknąć się w kole własnych interesów, jeśli pragnie dobrobytu i postępu. Okręty oceaniczne są zasadniczym warunkiem eksportu, tego ożywczego prądu każdego państwa. Całe życie Japonji jest związane ściśle z morzem i znaczny procent jej synów bądź to służy na pokładach statków wojennych, bądź też wędruje po bliskich lub dalekich morzach w służbie handlu, bądź wreszcie wiedzie łódź rybacką, czy też pracuje w instytucjach, mających związek z przemysłem okrętowym.

Od najdawniejszych czasów — mimo, że rolnictwo było tu zasadniczem zajęciem — budowa okrętów była koniecznością życiową Japonji. Zwłaszcza mieszkańcy wybrzeży rozumieli to i oceniali. Jak wiele innych, odziedziczonych po przodkach, zajęć, „zew morza" odgrywał znaczną rolę w aspiracjach każdego pokolenia młodych japończyków. Ojcowie i matki, w żyłach których płynęła krew generacyj rybackich i żeglarskich, pragnęli oddać synów w służbę morza od chwili, gdy ci zdolni byli udźwignąć sieć lub ciągnąć linę statku. Bo służba morza była zawsze aktualną dla japończyka; zawsze żeglowały statki, czy to wzdłuż wybrzeży, czy też po morzu wewnętrznem japońskiem.

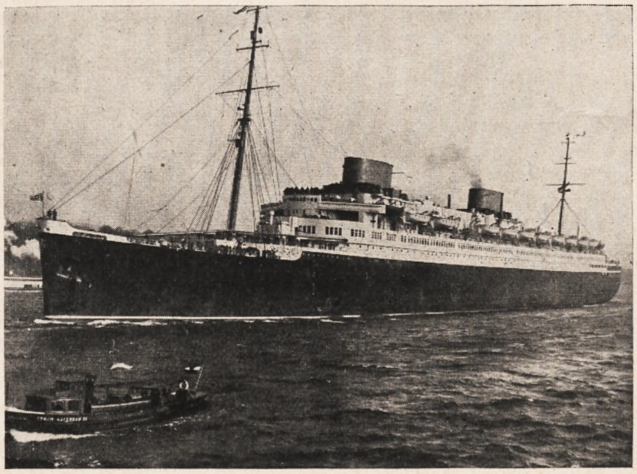
Z wprowadzeniem parowców na miejsce dawnych żagli i wioseł zrodziła się też nowa kasta marynarzy japońskich, nowe braterstwo oceanów, które wykołysało na stalowych, parą gnanych olbrzymach młode i baczne zastępy oficerów, dzierżących ster japońskiej marynarki handlowej i dążących śladem swych poprzedników, co słyszeli od wieków „zew morza". Jeden z ostatnich cudzoziemskich dowódców marynarki japońskiej, będący w służbie jednego z wielkich towarzystw żeglugi parowej, oceniając zasługi i kwalifikacje współczesnego pokolenia japońskich oficerów marynarki, określił ich poprostu słowami: — „Oni wiedzą wszystko". To powiedzenie człowieka, który rzeczywiście wiedział sam wszystko o morzu, niech będzie miarą poziomu wyszkolenia morskiego Japonji.

Nagła zmiana dawnego przestarzałego typu okrętów żaglowych na parowe i ogromnie szybka ekspansja marynarki handlowej przyniosły nieubłaganą konieczność ustalenia systemu i środków, niezbędnych dla pociągnięcia młodych ludzi do służby oficerskiej na własnych statkach. Potrzeba ta, odczuta tak nagle, spotkała się z przychylnem przyjęciem ówczesnych czynników miarodajnych i temu to właśnie należy zawdzięczać, że zagadnienie potraktowano tak systematycznie i starannie, co dało w rezultacie kompletną i udoskonaloną metodę i instytucje dla kształtowania przyszłych kapitanów.

Młody człowiek, który pragnie zostać kapitanem okrętu i który jest dość bogaty, by móc wstąpić do jednej ze szkół morskich, jest zaiste przedmiotem zazdrości towarzyszów; znajduje się on na

progu karjery, która przyzywa z nieprzepartą siłą całą młodzież męską wysp japońskich.

Morze jest dla japończyka romantycznem i zaszczytnem powołaniem, które stawia go w możności wejścia w kontakt z otaczającym światem, — zajęciem, które rozszerza zakres jego wiedzy, rozwija i przynosi lepsze zrozumienie bliźnich z za oceanu. Nic też dziwnego, że jest tyle tysięcy chętnych do wejścia w poczet członków dwu kolegjów morskich i przeszło tuzina innych podobnych instytucyj.


Pasażerski olbrzym niemieckiego Lloydu—„Europa“ — utrzymujący komunikację z Ameryką Pln.

Jeśli podróżnik na japońskim parowcu, zwłaszcza na którym ze statków pasażerskich, spyta oficera pokładowego, gdzie odbywał swoje studja praktyczne morskie, ów z pewnością odpowie, że na Taisei Maru lub Shintoku Maru. Jeśli tylko oficer ma ochotę i choć trochę czasu — a to ostatnie nie zdarza się często na pokładzie japońskiego parowca — zacznie on opowiadać całą historję statku, na którym odebrał wykształcenie w zakresie swego fachu. Należy jednak zdawać sobie całkowicie sprawę, że wzmianka o tych dwu szkolnych statkach nie wiąże się z całokształtem wyszkolenia morskiego młodzieńca, lecz jedynie z jego częścią: młody człowiek, który wszedł w służbę morza, już przedtem podlegał skomplikowanemu i niezbędnemu przygotowaniu w Szkole Morskiej na lądzie ,zanim stanął na pokładzie któregoś ze wspaniałych szkolnych statków, z tych dwa, o których wspomniano powyżej, mogą być wzorami statków ćwiczebnych, przeznaczonych dla dalekodystansowej żeglugi.

Są dwie zasadnicze instytucje lądowe dla pragnących znaleźć się w szeregach oficerów marynarki handlowej; są to: Tokyoska Szkoła Morska w Etchuijma, do której należy statek Taisei Maru, i Szkoła Morska w Fukae kolo Kobe, o nieco mniejszem znaczeniu, posiadająca Shintoku Maru, jako jednostkę ćwiczebną. Tokyoska Szkoła Morska, podobnie jak i jej siostrzana instytucja z Kobe, pracuje pod bezpośrednim nadzorem Państwa, które udziela na tem polu znacznych subsydjów. Dwie te szkoły uważane są za naczelne ośrodki, kształcące kadry oficerów marynarki handlowej, co zresztą jest słuszne ze względu na rozległe zadania i działalność, przesiąkniętą nawskroś współczesnością, obu powyższych placówek.



Całkowity kurs nauk nawigacyjnych i inżynieryjnych obejmuje w tych szkołach okres lat pięciu i sześciu miesięcy, z czego trzy pierwsze lata poświęcone są na naukę w samej szkole przyczem każdy rok dzieli się na dwa semestry — następne zaś dwa i pół roku spędzane są na morzu, na pokładach statków szkolnych, oraz przez bardzo krótki czas na okrętach Cesarskiej Floty.

Zakres przedmiotów wykładanych w szkołach jest bardzo szeroki i obejmuje nawigację w jej wszelkich działach, budownictwo okrętowe, higjenę, matematykę, nauki inżynieryjne morskie, dynamikę stosowaną, fizykę, chemję, telegraf bez drutu, geografję handlową, gimnastykę etc. Jest chętnie widziane, jeśli młodzież, mająca w przyszłości opanować te wszystkie trudne i skomplikowane przedmioty, posiada niewiele czasu wolnego do rozporządzenia. W dodatku do powyższych przedmiotów w Szkole prowadzone są również kursy pływackie, szermierka „judo“ (sztuka samoobrony) i t. d. Również muzyka znajduje się w planie zajęć!

Przyjęcie nowych słuchaczów ma miejsce corocznie w kwietniu i listopadzie, te również miesiące są uważane za początek studjów. Za warunki przyjęcia uważane są: dobre prowadzenie się, wiek między 16 a 21 rokiem życia, zdanie egzaminu wstępnego i odpowiednia budowa fizyczna. Jest przewidziane, że wejść w poczet studentów nie mogą: karani więzieniem, ci, którzy przeszli bankructwo, niewypłacalni dłużnicy oraz żonaci. Egzamin wstępny opiera się na sprawdzeniu wiadomości, nabytych w szkołach średnich.

Regulamin przewiduje ,że dyrektor szkoły może wydalić słuchacza za niemoralną konduitę, w wypadku, gdy zdolność przyswajania sobie wiadomości lub też zdrowie znajduje się w stanie beznadziejnym, za nieuczęszczanie na wykłady przez więcej niż miesiąc z rzędu lub też za nieuiszczenie wymaganych opłat.

Studenci posiadają szkolne sypialnie, a 12-tu z nich jest obarczonych obowiązkiem zajmowania się organizacją noclegu.

Sypialnie są, jak i pozostałe instytucje szkoły, przedmiotem najwyższej troski o czystość, a młodzież sypia na czemś podobnem do prycz okrętowych, lecz nie umieszczonych jedna ponad drugą. Trzy lata, przepędzone pod kuratelą dyrektora i profesorów, dbających o edukację młodzieży, są w całem tego słowa znaczeniu latami pracy i bezustannego czuwania nad sobą.

Szkoła Morska w Kobe może pomieścić 430 studentów, a Tokyoska Szkoła Morska mniej więcej tę samą liczbę. Jest ustalony oficjalny uniform. Co się tyczy pożywienia, jest zostawiona dowolność japońskiego lub zagranicznego, oba są podawane do dyspozycji studentów.

Ogół młodzieży składa się z jednostek silnych i odpornych oraz zamiłowanych w studjach i pracy, a lekarze nie mają tu — w sensie zawodowym — nieomal nic do czynienia. Od wczesnego ranka do późnego wieczora zmuszeni są studenci pracować lub słuchać wykładów, a przetrawienie i „zamagazynowanie“ w umyśle miljona nabytych wia-

domości dopełnia program dnia, gdzie czasu na spoczynek jest mało. I cóż w tem dziwnego?... Ci młodzi adepci tajemnych praktyk Posejdona — to przyszli oficerowie japońskiej marynarki, to ludzie, co odegrają zasadniczą rolę na scenie życia narodowego, — muszą więc być wytrwali w zdobywaniu hartu ciała i ducha i gromadzeniu w encyklopedycznym zakresie wiadomości o morzu i świecie.

Na morzu, dowodząc statkiem, kapitan dźwiga ogromny ciężar odpowiedzialności i jest wyposażony w niezmiernie szerokie uprawnienia. Może on złączyć dwoje ludzi w legalne małżeństwo, nieraz jest używany do odczytania aktu pogrzebowego i wypowiedzenia ostatnich słów o nieboszczyku, a rejestry okrętowe notują niejednokrotnie wypadki, gdy oficer lub kapitan odegrał ważną i romantyczną rolę podczas wizyty „bociana" na statku, znajdującym się na dalekich morzach. Często dziecku nadają wówczas imię, związane ze statkiem, gdzie ujrzało świat po raz pierwszy. Obecnie oczywiście pasażerskie okręty posiadają wykwalifikowanych lekarzy, lecz dotąd jeszcze oficer lub dowódca statku wzywany jest w wypadku zasłabnięcia i naogół wywiązuje się godnie z zadania.

Jeśli chodzi o edukację młodzieńca, ma się zawsze na względzie zadanie uczynienia z niego człowieka, pozostającego w kontakcie z zagranicą i poza swoim fachem orjetującego się w ogólnej polityce świata cywilizowanego.

Ci, co stoją u steru japońskiego wyszkolenia morskiego, słusznie postawili na pierwszym planie służbę na okrętach żaglowych, bo wymaga ona ogromnej sprężystości, napięcia nerwów, szybkiej decyzji w działaniu i fizycznego zahartowania, co wszystko razem stanowi wartości, niezbędne dla przyszłego oficera parowca.

W szkołach słuchacze zapoznają się po raz pierwszy z olinowaniem żaglowca nie spuszczonego na wodę, lecz będącego w dokach okrętowych. Szkoła Morska w Kobe posiada kompletnie zaopatrzony statek, zbudowany na lądzie w obrębie szkoły i tam właśnie młodzież zaznaje po raz pierwszy wzniosłych uczuć marynarza, manewrując żaglami w chłodnym wietrze. Taka metoda posługiwania się okrętem, zbudowanym na lądzie na modłę okrętu prawdziwego, oddaje ogromne przysługi, gdyż młodzież zapoznaje się tu z tem samem, co następnie ujrzy na morzu, i będzie już tam przygotowana w znacznej mierze w kwestjach, dotyczących żagli, lin, zaopatrzenia statku w to, co niezbędne i t. p....

Jest ostra rywalizacja między młodzieżą, by okazać się najwytrzymalszym i najenergiczniejszym podczas ćwiczeń w dokach, a wybierane są umyślnie burzliwe i wietrzne dni, by dać chłopcom przykład morskich warunków atmosferycznych. Dla tych zapamiętałych studentów trzy lata nauki w szkole wydają się zbyt krótkiemi; niesłychanie szybko postępuje nabywanie wiadomości, aż wreszcie wielki dzień przychodzi, gdy po ciężkim ostatecznym egzaminie i ponownem badaniu stanu zdrowia wchodzą na pokład Taisei Maru lub Shintoku Maru, czteromasztowych statków szkolnych. Shintoku Maru ma 280 stóp długości, 44 stopy szerokości, 26 stóp głębokości, a wysokość masztu głównego licząc od powierzchni morza wynosi 183 stopy, przyczem powierzchnia żagli jest 27.907 stóp kwadratowych. Szybkość statku przy pomyślnym wietrze dochodzi minej więcej do 13 węzłów. Pozatem statek ma pomocniczą siłę w postaci pary i śrub, co daje szybkość do 10 węzłów przy sprzyjających warunkach. Liczba uczniów jest ustalona na 120-tu, a prócz tego statek ma załogę, złożoną z 56-ciu ludzi. Corocznie urządzane jest pływanie ćwiczebne, najczęściej do Ameryki i na Morza Południowe, a każda z wypraw trwa około 5 miesięcy.

Chłopcom dane jest około tygodnia dla kołysania się na stojących w porcie statku, zanim rozpocznie się wyprawa. Na pokładzie tymczasem wre praca. Od wczesnego ranka do zmroku młodzież uczy się praktycznie i teoretycznie o morzu, czy to na pokładzie, czy na masztach, czy wśród maszyn, czy wreszcie w przeznaczonych do tego celu salach. Przeważnie statek przed wyruszeniem w dłuższą podróż jest „otwarty" dla publiczności, a rodzice i krewni studenta uważają to za dzień świąteczny, zwiedzając statek, oprowadzani przez młodych żeglarzy. W końcu przychodzi ostateczny moment i statek odpływa wraz z ochoczem gronem młodzieży.

W ciągu trzech lat ciężkiej i bezustannej pracy w szkole, bądź to w salach, bądź na „lądowym" okręcie, student nauczył się o tyle, że pierwsze zapoznanie się ze statkiem na morzu nie nastręcza mu już wielkich trudności. Wszystko musi być na czas, podług zegara, a okres prawdziwej pracy i nauki zostaje rozpoczęty.

Zwiedzający często wyrażają zdziwienie, że 120-tu studentów ma dodaną tak wielką załogę pomocniczą. Jednak nie należy zapominać, że ciężka fizyczna praca nie jest jedyną, jakiej się wymaga na szkolnym statku. Jest miljon przedmiotów do opanowania i wiele czasu musi przepędzić student na obcowaniu z podręcznikiem, czy mapą pod pokładem. Telegraf bez drutu i sygnalizacja świetlna zajmują kilka godzin wieczorowych. Pozatem uczą się studenci w grupach po parę osób posiłkowania się alfabetem Mors'a lub semaforem. Jako odzież służy grube płótne żaglowe. Dnie całe schodzą na zgłębianiu zagadnień, dotąd teoretycznych i niezastosowanych.

Prócz powyżej wspomnianych dwóch statków szkolnych zostały niedawno oddane do dyspozycji studentów dwa inne: Kaiwo Maru i Nippon Maru, oba czteromasztowe o zapasowej sile motorowej. Oba statki posiadają śruby i wyekwipowane są w urządzenia ostatniej doby. Oba mają w praktyce ten sam tonnaż i rozmiar. Te oba statki kształcą na swych pokładach studentów około 11-tu szkół morskich, rozsianych po wybrzeżach Japónji, od Hokkaido do Kagoshima. Są to wspaniałe statki 2.000-tonnowe, o 260 stopach długości. Nawet laik po niedługim czasie obserwacji przyzna, że są to iście pływające szkoły. Oba te statki szkolne są pod bezpośrednią opieką Urzędu Edukacji i zdaje się, że nie żałowano pieniędzy, by uczynić z nich pod każdym względem instytucje odpowiednie do nauki. Każdy kącik lśni się czystością, bo porządek jest przestrzegany bezwzględnie. Pozatem nie należy sądzić, że, choć wpaja się w młodzież, iż statek jest miejscem nuki, jest ona pozbawiona całkowicie rozrywek. Na statku znajduje się fortepian, a chłopcy tworzą z pomiędzy siebie 7-mioosobową orkiestrę jazz-bandową. Oczywiście nie ulega wątpliwości, iż żaden z chłopców nie jest mistrzem swego instrumentu; mimo to młodzież bawi się całą duszą podczas chwil wolnych od ciężkiej pracy na statku.

Załoga pomocnicza nie jest bynajmniej przeznaczona do zajęć przy żaglach, gdyż oficerowie starają się, by studenci sami nauczyli się z tem obchodzić.

Obecnie braknie na świecie sposobności dla młodego słuchacza Szkoły Morskiej do zapoznania się z żaglowcami wielkiego typu, używanemi przez japońskie szkolnictwo morskie, a jednakże ten właśnie rodzaj ćwiczeń jest bodaj najużyteczniejszy dla zahartowania się młodzieży i zawarcia znajomości z morzem.

Ciekawe, że Japonja, która praktycznie biorąc

nie posiada specjalnej przeszłości, dotyczącej wielkich okrętów żaglowych, tak bardzo troszczy się o wychowanie studentów szkół morskich w tym właśnie kierunku, podczas gdy np. Wielka Brytanja i Ameryka ograniczają się do nauczania tego, co się tyczy parowców i statków motorowych, wykreślając żaglowce z programu. Możnaby sądzić, że kraje, mające tak romantyczną i ciekawą tradycję żeglarstwa na głębokich wodach, zostawią choć kilka dawnych statków dla wyćwiczenia przyszłych oficerów...

Bez względu na to, jakie zostaną wprowadzone ulepszenia, czy wynalazki, zasady walki statku z przemożnym żywiołem morskim nigdy nie ulegną zmianie. Jak długo statki będą pływały po morzu, tak długo będzie istniała obawa burz, huraganów, ognia, zderzenia, raf i t. p.; nie ma poprostu lepszego sposobu do zahartowania młodzieży i przygotowania jej do szybkiej decyzji w działaniu, niż ćwiczenie jej w służbie żagli. Wyszkolenie przyszłych kapitanów i oficerów japońskich jest idealnym systemem dla przygotowania młodych marynarzy do tysiąca morskich niebezpieczeństw i należy przyznać zasługę tak instruktorom i wykładowcom szkoły, jak i samym chłopcom, iż po ciężkiej i długiej pracy dojrzewa owoc w postaci upragnionego świadectwa 2-go oficera. Japonja może z dumą patrzeć na swych oficerów marynarki, gdyż mają oni prawo stanąć w równym szeregu ze swymi kolegami z Zachodu.

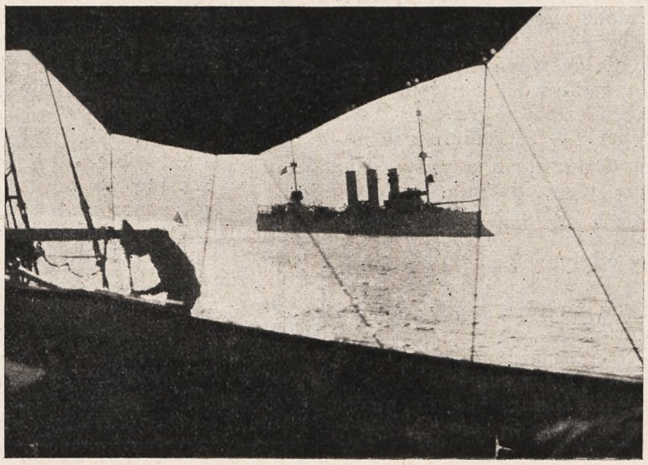
TADEUSZ ROS

Nauka przeszłości dla polskiej polityki morskiej

(Streszczenie odczytu prof. Dr. Kazimierza Tymienieckiego, wygłoszonego w Gdyni)

„Lądowa dusza" Polaków. Stefan Żeromski, głęboki znawca polskiej psychyki, mówił o „lądowej duszy" Polaków. Opinję tę o Polakach podzielają i inni pisarze. Niezamierzając sprzeciwiać się tej powszechnej opinji o Polakach, należy jednak starać się wyjaśnić przyczyny lądowego charakteru Polaków w historji, tem bardziej, że nie wątpliwie w pewnych okresach historycznych istniały odmienne możliwości rozwojowe, które nie zniknęły i dzisiaj.

Słowianie ostatnimi wikingami. Wśród słowian, którzy w ogromnej większości byli ludem lądowym, wytworzyły się jednak już w dalekiej przeszłości kultury morskie. Miało to miejsce zwłaszcza wśród słowian południowych, a częściowo i wschodnich (kozacy), oraz wśród słowian, zamieszkałych na wybrzeżu Bałtyckiem. Wśród słowian bałtyckich wytworzyła się swoista kultura, która mocno przypomina wcześniejszą kulturę wikingską. Można powiedzieć nawet, że słowianie byli ostatnimi wikingami Bałtyku.



Ranek. Z manewrów floty angielskiej na Atlantyku.

Walka o Pomorze. Państwo Polskie, które powstało wśród plemion kontynentalnych napotkało trudności w asymilowaniu ludu pomorskiego. Pierwsi Piastowie łamali ten opór siłą. Udział w walce wzięły wszystkie plemiona lądowe. Przy nawracaniu pogańskich Pomorzan dużą rolę odegrał polski a w szczególności gnieźnieński kult Św. Wojciecha. Tryb życia Polan (z pól) i Pomorzan (z wybrzeża) nie przestawał być różnym i brak było ściślejszych węzłów gospodarczych łączących różne prowincje a w tej liczbie i nadmorską w jedną całość.

W okresie dzielnicowym powiększają się trudności polityczne. Zagadnienie posiadania wybrzeża wewnętrznego t. j. opierającego się na wzajemnym stosunku do siebie blisko ze sobą spokrewnionych szczepów słowiańskich, staje się zewnętrznem, czyli uzależnionem od rywalizacji Niemców. Zachodnie Pomorze nadodrzańskie zostaje stracone już z końcem XII w. Pomorze wschodnie nadwiślańskie, właściwie odtąd Pomorze polskie, czuje się zagrożonem od chwili sprowadzenia Krzyżaków i zdobyczy wschodnich Brandenburgji. W sprawie sprowadzenia Krzyżaków zawinił nie tylko sam Konrad mazowiecki. Prusy w początkach XIII w. były ośrodkiem zainteresowań w szczególności polityki papieskiej i cesarskiej. Horyzont polityczny książąt dzielnicowych nie sięgał zbyt daleko. Pozwolił się też wyprzedzić wypadkom. Zakon osiągnął utworzenie suwerennego państwa w Prusiech, przez co wyzyskał niejako dla siebie dążenie papieża do ochrony samodzielności Prus, tylko że miały to już być Prusy bez Prusaków, czyli dawnych swych mieszkańców należących do szczepu litewskiego.

Niemcy nad morzem polskiem. Na Bałtyku tymczasem dokonał się w ciągu XIII w. przewrót. Miejsce dawnej gospodarki wikingskiej Skandynawów i Słowian miała zająć nowa gospodarka niemiecka. Powstałe liczne niemieckie miasta nadmorskie wzięły w swe ręce budzącą się żywą wymianę między zachodnią i wschodnią Europą. Polska w okresie dzielnicowym i następnie w XIV w. znalazła się w sferze wpływów tego handlu, ale odegrała w niej rolę głównie bierną. Polska zjednoczona za Władysława Łokietka pod względem politycznym dąży silnie do Bałtyku, ale zostaje stąd odepchnięta wskutek zaboru Pomorza przez Krzyżaków. W tym czasie wytwarza się już pewna obcość kultury polskiej w stosunku do morza.

Odbudowa wpływu polskiego na wybrzeżu została przygotowaną przez ponowny silny rozwój kraju, tak pod względem politycznym jak i gospodarczym, już od czasów Kazimierza Wielkiego począwszy. Od Władysława Jagiełły Polska już politycznie i gospodarczo zaciążyła nad wybrzeżem. Walka z Zakonem była wojną narodową. W XV w. rozpoczyna się na wielką skalę wywóz z Polski, zrazu przedewszystkiem drzewa i towarów leśnych (smoła, popioły na potaż), a następnie również i zboża. W okresie największego wywozu zboża — Prusy Królewskie wówczas już dawno wchodziły w skład państwa polskiego — w pierwszej połowie XVII w. eksport roczny osiąga 250.000 ton dzisiej-

(Dalszy ciąg na str. 15-ej)

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

OSTATNIA

Szkuner nasz stał nieruchomo na redzie, niby przyklejony do czarnej tafli wody. Marynarze snuli się ociężale po pokładzie i spluwali pogardliwie przez burty. Bosman siedział na rufie i pykał dymem, nie wyciągając z ust małego cybuszka. Zdawało się, że myślał nad czemś niespokojnie, a może tylko obserwował widoczne z odległości dwóch mil morskich światła portowe.

Bo szkuner nasz stał na redzie załadowany, gotów do drogi — w pozycji wyczekującej.

— Dlaczego nie ruszamy? — zagadnąłem bosmana.

Namyślił się i rzekł niechętnie:

— A djachel jego wie... — i dodał dla podkreślenia — Jo, djachel to może wiedzieć.

— A wy, bosmanie?

— Jo bem wiedział, ale zaś tego nie mom prawa wiedzieć, — odparł zagadkowo i dalej jął spokojnie kurzyć krótką holenderską fajeczkę.

— A gdzie nasz szyper? — zagadnąłem w nadziei, że może od niego dowiem się o przyczynie niezrozumiałego dla mnie wyczekiwania.

— Pije — lakonicznie, półgłębokiem rzucił bosman.

— Więc nie możemy odpłynąć?

— A nie.

— A na jakiegoż licha on pije, kiedy można byłoby już wyjść w morze?

— On zaś to wie. A mnie zarówno.

— A może spodziewacie się sztormu?

Bosman przyjrzał mi się badawczo. Nie podobała mu się moja przenikliwość. Odparł więc znów wymijająco:

— Szetko może bec.

I spojrzał na niebo. Patrzył długo, wąchał powietrze, wysypał popiół z fajeczki i śledził jak spadnie: za burtę w morze, czy na pokład.

— Jo — zakończył wreszcie rozmyślania — To da wnetka sztorm. Tedy możemy odejść w morze...

— Jakto? Podczas burzy? — zdziwiłem się.

— Nasz szyper tak lubi — uśmiechnął się znów zagadkowo bosman.

Obejrzałem i ja zastygłe niebo i wzruszyłem ramionami.

— Nic nie rozumiem.

— Te to je zawdy tak — uśmiechnął się lekceważąco — Doktór wie blos, jaka choroba ten człowiek ma bene, zaś tego morza cale nie rozumije.

Napchał ponownie fajeczkę tytoniem i dodał już jakby do siebie: — Jo, tamten dochtor też nie mógł wyrozumieć.

Uwaga ta zastanowiła mnie. Słyszałem, że podczas poprzedniego rejsu zdarzyła się jakaś katastrofa z poprzednim lekarzem na szkunerze. Nikt wszakże z marynarzy nie umiał mi tego wyjaśnić, gdyż byli to ludzie, zarówno jak i ja, nowozaciężni. Jeden tylko mrukliwy bosman znał niewątpliwie ową tajemniczą historję, nie licząc właściciela statku. Ale od szypra łatwiej było ponoć dowiedzieć się o terminie własnej śmierci, niż o tajemnicach, otaczających ten rybacko-przemytniczy statek. Na wszystkie pytania odpowiadał zwykle ze złośliwym uśmiechem:

— Morze ma swoje tajemnice. I ludzie morza — również. Chcesz pan je poznać, to zaplącz się sam w jakąś awanturę. Babą od opowiadania nie jestem. A książką — uchowaj Boże — także nie.

Od wspomnianej katastrofy kapitan stał się niezwykle drażliwy, ponury i jakby na coś stale wyczekujący. Sława szypra szła bowiem szybko od tawerny do tawerny—nieomal po wszystkich portach na kuli ziemskiej. Marynarze cicho szeptali, że gryzie go mocno sumienie, a dopóki go nie zagryzie, jeszcze nie jednemu zaleje sadła za skórę. Znaleźli się wszakże lekceważący sobie tę opinję i żądni przygód, a może i niezłego zarobku, bo szyper płacił tęgo, choć wymagał karności, poświęcenia i zachowania tajemnic statku.

Dla tych i innych powodów zaciągnąłem się i ja, mając w osobie kapitana typowego pijaka morskiego, awanturnika i ryzykanta osłoniętego nimbem licznych przygód. Dla obserwacji — nienajgorszy typ patologiczny.

Noc była dzisiaj parna — morze milczało w nieprzeniknionej, czarnej matni ślepego niepokoju.

— Szkoda, że nie możemy pojechać jeszcze raz na ląd, skoro statek nie wyrusza — podjąłem znów rozmowę z ziewającym bosmanem — Wypilibyśmy sobie dla kurażu jakąś butelczynę. Znam tam jedną knajpkę w porcie...

— Te to be beło rychtyk... — roześmiał się jakoś złowrogo bosman — Zaś ale pon dochtor na ten szkuniec jużbe i nie wrócił.

— Dlaczego? — pociągnąłem bosmana za język, który samo wspomnienie smaku alkoholu wprawiło w ruch dla mnie pożądany.

— Bo za małą godzinkę da sztorm.

— Czy nie lepiej więc przeczekać go na lądzie w zacisznej knajpie?

Przeczekacbe może i przeczekał. Blos z tem powrotem nie ma wiedzieć jak.

— Oczywiście kiedy się morze nieco uspokoi...

Bosman kłopotliwie podrapał się w głowę.

— Kto jego wie, jak z tym naszym szyprem... Jak mu się uwidzi, to może do razu odpłynąć, nie czekający na pana dochtora.

— W sztorm?

— Jo. — To może i w sztorm. A tedy bandze z panem dochtorem lecho, bo szyper klnie na czem świat stoi, a te pije.

Wypije i położy się spać — zalekceważyłem uwagę bosmana.

— Zaś ten kapitan pije na trzeźwo. Te to go boli wątroba i dochtor je w sam raz brekowany. Tak beło nieraz i z tamtym dochtorem.

Czułem, że staremu pomału rozplątywał się język. Postanowiłem mu to ułatwić.

— Skoro nie możemy jechać na ląd, to chodź pan do mojej kajuty. Wysączymy tam butelczynę koniaku. Przed oczekującą nas burzliwą podróżą morską należy wypić dla kurażu. A sam pić nie lubię. Markotno.

— Niechle bandze po waszemu, panie dochtor — zgodził się bosman.

Obejrzał jeszcze wachty na statku, zajrzał do budki sternika, do kasztelu załogi, wydał jakieś ochronne zarządzenia i zcłapał się środkowym lukiem na dolny pokład, gdzie miałem kajutę z przylegającą do niej apteką.

Zasiedliśmy na koi. Butelkę Martel'a postawiłem na walizce. Wypiliśmy po jednym.

PODRÓŻ

NOWELA

— Zakąsić nie ma czem.

— Ja zaś nie brekuję zakąsać. Wiadomo, zakąska po wódce szkodzi — morze zabiera ją dla ryb. Najlepiejbe po tym pierwszym drugi.

Wypiliśmy więc po drugim. Bosman napchał fajkę tytoniem, zapalił i znów pykał równo i ze smakiem. Powoli też rozgadał się o statku, o odbytych rejsach, o obcych lądach i o najlepszych knajpach portowych. Nie o to mi jednak chodziło. Wypiliśmy przeto jeszcze po jednym i zagadnąłem już wprost:

— Podobno mój poprzednik miał jakąś tajemniczą przygodę na tym statku?

Bosman obejrzał się trwożnie wokoło, wpił we mnie połyskujące olbrzymiemi białkami oczy i przestał pykać fajkę.

— Jako lekarz radbym wiedzieć — usprawiedliwiłem się.

— Te to be zaś nie jeden nie jedno rad wiedzioł, zarówno, czy to je lekarz, czy ni — odparł kpiąco, rozumiejąc snadź ku czemu zmierzam.

Trzeba było znów do niego przepić. Po kilku wreszcie kolejkach przy zachowaniu ostrożności zyskałem jego zaufanie.

— A na co zaś to panu, panie dochtor? — zagadnął sam.

— Nie dziwcie się. Marynarz lubi wiedzieć o marynarzach, doktór o doktorach.

— To je rychtyk, panie dochtór, o tem ale dochtorze z naszego szkuńca nie ma nikt wiedzieć.

Powiedział to wszakże dosyć miękko. Splunął w ciemny kąt, pociągnął dobry łyk dymu i zdjął czapkę. Wszystko to świadczyło, że powziął zamiar opowiadania. To mnie zachęciło do nalania nowych kieliszków.

— Fajny je ten koniak. To bandze francuski?

— Nie inaczej, bosmanie. Podniebienie macie rozumiejące.

— Jo — uśmiechnął się bosman — nie jeden już piłem. To da razami coś takiego. A z tamtym dochtorem pili my i taki i taki. Zaś mom to szczańsce do dochtorów na wodzie. Jo. Te to opowiem wam, panie dochtor. Blos musece bec cecho, bo jakby zaś... — zagroził mi węzłowatym palcem.

Przysunąłem się bliżej. Męcząca cisza panowała wokoło. Chwilami tylko dreszcz nagły wstrząsał żaglowcem. Wtedy bosman, nie podnosząc się z koi, spoglądał ku okrągłemu, wiszącemu tuż nad wodą okienku. I mogło się zdawać z wyrazu jego oczu, że widzi coś niezwykłego w czarnej przestrzeni.

— Jo — oderwał się naraz od okna — te to zaś beło tak, jakby dzisiaj: szedł sztorm. Morski człowiek wie, kiedy ma dać sztorm. A jakby beł za młody i zaś nie wiedział, pozna: — szyper pije, a trzeźwy je, jak djacheł. A i dochtory takoż. Tedy oni dwaj ze sobą nasz szyper i ten dochtor, beli w przyjaźni. Jeden bez drugiego ani na krok. Doch jednak musiało się stać. Nasz dochtor, jakby onegdaj był pojechany na ląd. A te wyszukał sobie tam taką jedną. Miało bec fajn dzewczę. Sam mówił ten dochtor. Nie jedną musiał z nią flaszkę wypić, a te mógł z nią robić, co chciał. Do tego ale dzewczęcia miał coś i nasz kapitan. Tedy przyszło do nich obu.

Bosman westchnął i spojrzał podejrzliwie w okienko. Obryzgiwała je już lekka fala. Napełniłem kieliszki.

— Przepijmy bosmanie...

— Jo — wypił i pozostałość wylał na podłogę — Tedy beło dalej tak. Po wyładowaniu stanęli my na redzie. A beło jakby dzisiaj — przed sztormem. Cemno, blos te portowe widy migocą. A tedy ten dochtor każe spuścić bot na wodę. Chce iść na ląd do swego dzewczęcia. Ja zaś go ostrzegam, że szyper się iści a pije, a nie pozwolił nikomu ze statku odpływać. Zaś ten dochtor się zagniewał mocno: — Jakoż to, ja się mom za to pytać?! Idę na ląd do mego dzewczęcia, a je kunc, Tedy mu rzekę: Te z nama może bec lecho, bo ten szyper trzyma szetko fardyg do odejścia w morze. A te czy pan dochtor nie bandze na statku, te może ostać cale na lądzie. — A ten dochtor eszcze wicej się gniewa: Tego on nie zrobi ten szyper, żeby on beze mnie odpłynął. — Zaś mu rzekę: Zaś to zrobić może, bo na pana dochtora jest zły za to dzewcze. — Tedy ten dochtor, nic nie mówiący, biegnie do szypra a te mu rzeknie wprost: Te zaś stary do tego dzewczęca ni mosz nic! A zaś kiedy jesteś tu ze statkiem widno stojący, jo mom do ni chańc iść. — A ten kapitan zaś jakże splunął ze złości. Rzeknie: — Nie waguj się, bo na szkuner nie puszczę zpowrotem. — Ten zaś dochtor nie dał sobie zakazować, a te rzeknie do mnie: — Jakby zaś ten szkuniec miał odpłynąć, tedy wywieście czerwony wid na fokmaszcie, a te wnetka bandę z powrotem. — I nic nie mówiący więcej, szedł ze szkunera precz na ląd. Tedy ten szyper weźmie śmiać się a pić, a kląć, a biadować, że go niby ta wątroba boli, a dochtor je precz, jakby cale nie był jego przyjaciel, a wróg. Jo, te śmiał się ten szyper jak djacheł, jaże przykro było słuchać.

Bosman pochylił się ku okienku, złożył obie dłonie w daszek i długo patrzył. Oderwawszy się wreszcie mruknął zabobonnie:

— Jo, to wnetka da sztorm — i zasępił się.

Nalałem koniaku.

— Przepijmy bosmanie.

Alkohol zabulgotał w gardłach, a nadlatująca fala łysnęła zielonkawą bielą i bęc w szybkę. Bosman wzdrygnął się i przeżegnał.

— Idze — oznajmił — tak i wtedy beło. Nie wyszła i godzina, jak ten dochtor beł precz, a morze już szło do góry. Tedy ten szyper zaczął się śmiać czysto piekielnie. Wyszedł na pokład a zatacza się od burty do nadbudówki, a zpowrotem. A sztorm wali już. Fokmaszt gnie się a pęka, fały go biją, reje klekocą, po drablinach wiater świszcze, a w kluzie dudni, jak u tej wiedźmy w kominie. Wachty czuwają na jucie i podle grotmasztu; łańcuchy trzeszczą na braszpilu i podle bakbortu a sztyborku. Blos patrzeć jak się ten nasz bot urwie. Zaś ten kapitan do razu wwalił się do budki sternika i dał sygnał do odjazdu. A ja zrzę, że ta złość w nim a mściwość rośnie. Te zaś wciągnę ten czerwony wid na fokszmat, żeby dochtor go uzrzał a te pośpiał na szkuniec. Może tak i dwa pacierze nie wyszło, jaże podle mnie stanie ten szyper a te zaśmieje się — A gdzież je ten nasz dochtor - przyjaciel? — Tedy myślę: trza człowieka ratować, fajny beł zaś ten dochtor kompan; nie jedną my z nim flaszkę pospołu wypili. Te rzeknę

hutko: — Jest on, panie kapitan, w swojej kajucie. Widzi mi się, co zasnął, — A te sam szytko tak zarządzam, żeby ten szkuner nie mógł eszcze odpłynąć, a ten dochtor pośpiał zpowrotem od swego dzewczęcia. Zaś ale szyper złożył ręce w daszek i patrzy długo w cemne morze. A sztorm rzuca już ten szkuner do góry a nadół. Tedy naraz kazał złozać kotwica. Wiatr dmuchnął w żagle i omało nas nie zwrócił. Tedy szyper sam do steru a weźme raz dwa rumby na West, a te eszcze raz, a te się, zaśmieje jak djacheł. Aż tu patrzę a szkuniec idzie, jakby się z kety urwał, pędzi. Szpyner podle steru pracuje a nakazuje ustawiać żagle. Co mieli my zrobić, te by wiatr dał jednego w bok a połamał bikazy i maszty a szkuniec wywrócił. Tak my szli bez pare pacierzy sztychem na port aż dorazu ten kapitan zawrócił na miejsce a te zawył dzeko i wraz krzyknie na sternika:

— Terazka jo mam dość! Bierz le ten ster a w morze! A te rzeknie do mnie: — Pojmy do tego dochtora, mego przyjaciela, kiedy zeczesz, że on tam bene je... A jak weźmie iść po tej trapie w dół, to ledwiem za nim nadążył. A ten szkuniec mknie, wiatr wieje, ciepie bryzgami, chluste. Światła portowe wpadły całkiem w morze. Blos ta łuna nad miastem. Szetka dudni, chyboce się, trzeszczy a szyper ryczy: — He, he, he... bosmanie! Te on musi fajn tereska spać, ten dochtor. Może i lepi niż kole tego dzewczęcia na lądzie, kiedym go wtedy spłoszył!

Mróz mnie bierze, ale idę po trapie w dół.

— Eszcze teraz wspomnę, to mnie...

Bosman wzdrygnął się i znów z przerażeniem spojrzał w okienko, dodając:

— Nie dobrze, panie dochtor, dziś opowiadać o tem... Bóg wie, co przy tym sztormie może eszcze dać...

Napełniłem znów kieliszki gęstym, bursztynowym płynem.

— Wypijmy, bosmanie.

— Jo, to musi terazka fest wypić.

Przechylił kieliszek, westchnął ciężko, zapalił wygasłą fajkę. Na morzu powstawał ruch coraz gwałtowniejszy, słyszeliśmy, jak fale przelewają się przez pokład. Słyszeliśmy tępy, przyśpieszony tupot ciężkich, jutowych bucisków marynarskich i niemilknący hałas.

Bosman zapatrzył się w okno i jął mówić głosem zdławionym, szeleszczącym, jak wieniec mogilny. Aby prędzej, aby prędzej do końca.

— Jo, jo... A eszcze nie tak bandze. Te zaś stanęli me pod temi dźwiami. Pukam, a myślę: nie dobrze je. Cemno, blos ten namniejszy wid w nurcie kopci. Kałoczę raz, drugi... Jakże ten kapitan nie strzymał. I dźwirze skorżniem ozwał, a te wwalił się odrazu do kajuty dochtora. Jale...! I na oka mgnienie tam nie stanął, wrzasnął, cofnął się i spadł mi w ramiona. Czeje... i mnie włosy na głowie się podnaszają. A te zaźrę bez te drzwirze... Jezas Maryjo! Jakby tu! Jakby tu... — wskazał bosman na okienko — zaziera ten dochtor bez ta szybka... Włosy fala mu unosi, oczy wpijają się w ta izba, jakby wejść chciał bez to maluśkie okno. A ten kapitan krzyknie: — Upiór! — i bęc w ta szyba nożem marynarskim, a te się sam zwali na podłogę i jęczy:

— Weźcie tego dochtora, niechle on nie żrzy na mnie tym wzrokiem głowonoga! Pożgre mnie, oderwijcie jego ssące macki! O Jesas! Moja wątroba! Nie strzymię!

Bosman ciężko opuścił głowę i ciągnął dalej, jakby do siebie.

— Te ja się obzierom, co ten dochtor. A tu już ani śladu po nim. Ścierpała mi skóra na zadku, ręką sięgam do krzyża. Ledwom się zaś przeżegnał: wszelki duch Pana Boga chwali... A ten kapitan porwie się z nóg i patrzy dzekim wzrokiem i trzęsie się cały, jakby wiedno widział tego dochtora. A te zaś jak nie pójdzie odrazu trapem do góry — prawie na czterech, aby prędzej do swojej kajuty w nadbudówce. Zaparł się tam i musieli my dźwirze wywalać, chcący go ratować, bo mu ten dochtor spokoju już nie dawał. Tedy zrozumiałem szetko. Nic innego, jeno ten szyper żdał na jego powrót. A kiedy go uzrzał w morzu, jak zdążał do szkunera, tedy zwrócił na niego dwa rumby a eszcze dwa i w złości nieludzkiej na jego bot najechał, a zatopił... zaś potem zarechotał dzeko a uspokoił swoją zemstę za to dzewcze.

Bosman zamilkł, zapalił znów wygaśniętą fajkę, pokiwał głową i dodał:

— Jo, jo... Ten zaś miał honor, ten dochtor. Czy obiecał, że bandze na statku jak ta kapitanowa choroś przyńdze a ten szkuner ma iść precz, te przyszedł, a choć i po śmierci. To bel ten rychtyk przyjaciel. Zaś drugiego takiego nie da.

Napełniłem kieliszki.

— Przepijmy, bosmanie.

Przepłukaliśmy gardła. Dopiero po drugim spytałem:

A wasz kapitan, bosmanie?

— Cóż kapitan? Wiedno czeka na swego przyjaciela. Teraska mu już wierzy. A o tem dzewczęciu ma czysto zapomniane. A pije, nie daj Bóg. I wątroba musi go silnie boleć, ratunku nie ma. Musi już tak. Na kunć mu idzie. Tamten dochtor o nim nie zapomni.

Sztorm gwałtownemi uderzeniami wichru walił w burtę zatoki, tłukł się po zwiniętych żaglach, wpadał znienacka lukiem na dolny pokład, jakby deski próbował wyrwać z podłogi, a splątany w olinowaniu wył jak potępieniec.Statek kołysał się niby pijany, to kładł się prawie na bakbort, żeśmy musieli trzymać się ściany. Nalałem znów koniaku. Wypiliśmy. Bosman smakował przez chwilę

— pił fajno ten dochtor — i wyciągnął rękę z kieliszkiem po nową porcję. Kiedym mu nalał sięgnął ramieniem przed siebie, rozwarł okienko i wylał koniak w morze.

— Te to zaś la niego, tego dochtora... Czuje pon, jak wyje, Uzrzał, że me tu w jego kajucie fajny koniak pili. Jo! A ten szyper też pije, zaś wyje po cichu.

Trzeszczał fokmaszt i grotmaszt i skrzypiały przeraźliwie windy. Łopotały topsle i dudniło wszędy po trapach. A wokoło na morzu jękliwie zawodziły boje. Szalał żywioł grźny, nieustępliwy, czyhający na wszelkie życie, co mu się przeciwiło świadomą, czy nieświadomą mocą.

Nagle bosman, jakby coś usłyszał, zrozumiał i dał mi znak ręką:

— Cechojcie, ponie.

Słuchał. Wreszcie porwał się i kiwnął na mnie. Ruszyliśmy stroną schodnią na pokład. U wyjścia bosman stanął jak wryty. I wskazał na czerwoną latarkę, zawieszoną na maszcie.

— Te zaś mo ten wid wywieszone nasz szyper la tego dochtora, żeby trafił na statek.

Po chwili przesunęła się obok nas ciemna, krępa sylwetka starego wilka morskiego. Był w rozchełstanej koszuli. Wiatr strzępił mu resztkę szpakowatych włosów. Zataczał się, słaniał, przykładał rękę do oczu w postaci daszku i uporczywie patrzył w morze. Po chwili, jakby coś ujrzał. Ruszył z miejsca i wrzasnął:

— Hisuj żagle!

A sam do sterówki. Widzieliśmy jak zmagał się z kołem sterowem.

— Panie dochtor — pochylił się ku mnie bosman i skończył szeptem — on go widzi, tego swego przyjaciela... doch puńdzie do niego, bo ma ta wola.

Zaszurgotały żagle, spadł w nie wicher, pchnął, hukał, jak w skórę naciągniętą na bębnie i poniósł statek — wprost na światła portowe. Ze sterówki wyrwał się krzyk nieludzki. Bosman ledwie zdążył szepnąć:

— Dusi go! A te my zasię wpadniemy na falochron i bandze z nama kuńc.

I zniknął w ciemności.

Kiedym wbiegł do nadbudówki, nie miałem tam już nic do roboty. Był to ostatni rejs starego szypra. Szczęściem nie stał się naszym ostatnim rejsem. Sternik bowiem walczył zapamiętale z kołem sterowem. Marynarze z bosmanem pospiesznie opuszczali żagle, aby uratować szkuniec, a wraz z nim i życie swoje.

O świcie zawinięto starego szypra w żaglowe płótno, wyjechano daleko w morze i spuszczono uspokojone ciało w toń morską. Marynarze stali z odsłoniętemi głowami.

Jo, jo — pomrukiwał bosman — te dziś w nocy ten dochtor po niego był przyjdzony. To musiało tak bec. Bez siebie ci dwaj nie mogli żyć, a i po śmierci takoż.

Nauka przeszłości dla polskiej polityki morskiej

(Dokończenie str. 11-ej)

szych rocznie. Wywóz zboża (głównie żyta) objął bardzo znaczne połaci kraju, w szczególności dorzecza Wisły i Bugu.

Polski program morski. Producenci poscy (szlachta) zadowolnili się jednak tylko odstawą zboża do Gdańska. Z Bałtykiem ani szlachcic ani kupiec polski bliżej się nie zapoznawali. Gdańsk pozostał niemieckim i choć wierny Polsce, w dalszym ciągu germanizował ludność napływającą w jego mury. W okresie niezaprzeczonego, poza okresami wojennemi, władania wybrzeżem, negatywny stosunek do zagadnień morskich jeszcze się pogłębił. Żywioł polski nie zbliżył się do morza na innych polach. Próby niektórych monarchów polskich (Zygmunta Augusta, Zygmunta III, Władysława IV) stworzenia polskiej floty bałtyckiej oparły się częściowo na żywiole obcym, a tylko wśród prostych marynarzy liczni byli miejscowi Kaszubi. Flota polska jednak nie rozwinęła się z powodu braku poparcia ze strony sejmu polskiego.

Polski program t. zw. Domini Maris Baltici, mimo dość szumnej nazwy, oznaczał jak na to wskazał prof. Konopczyński, tylko dążenie do uzyskania dostępu do morza narówni z innymi, czyli wolności mórz i zachowanie własnego wybrzeża. Program ten reprezentowali głównie monarchowie (Zygmunt August, Władysław IV). Nie miał on natomiast dostatecznego poparcia wśród mas szlacheckich. Mężów stanu, którzyby doceniali znaczeczenie portów morskich było nie wielu. Tymczasem obok niebezpieczeństwa szwedzkiego wyrastało, zwłaszcza od połowy XVII w. nowe niebezpieczeństwo pruskie.

O polską ideologję morską. Polska polityka morska przechodziła różne koleje. Właściwą kulturę morską wytworzyli jedynie w zaraniu dziejów nasi przodkowie słowianie na wybrzeżu. W czasach następnych o powodzeniach lub niepowodzeniach nad Bałtykiem decydowały głównie dwa czynniki, które nie utraciły swej aktualności bodaj i dzisiaj. Był to więc najpierw wzrost sił całego narodu, a więc politycznych, gospodarczych i nawet moralnych, a następnie aktywność polska na wybrzeżu. Mimo, że każda epoka ma własne swe trudności i kłopoty tak jest również z epoką dzisiejszą, znajomość przyszłości może być przecież jednym ze składników zrozumienia stanu dzisiejszego.

Światło latarni morskich

Rząd szwedzki podpisał umowę z firmą „Ramantenn“ w Goeteborgu na zainstalowanie radjostacji sygnalizacyjnej obok latarni morskiej w Morup Tange.

Będzie to pierwsza tego rodzaju stacja beaconowa na zachodniem wybrzeżu Szwecji. Praca stacji odbywać się ma na innych zasadach technicznych, niż działalność zwykłych stacji tego rodzaju. System stacji w Morup Tange trzymany jest w tajemnicy dobrze ochranianej. Wiadomo jednak, że długość fali tej stacji wynosi 975 mtr; znak wywoławczy stacji w Morup oznaczać ma literę „M“ w alfabecie Morsea, a nadawanie sygnału będzie trwało 60 sekund i powtarzać się ma co 2 minuty.

*

Urząd Marynarki Handlowej Stanów Zjednoczonych wprowadza nowy system latarń morskich, oświetlających wybrzeże.

Nowością w tej dziedzinie jest całkowite zautomatyzowanie aparatury, z której snopy silnego światła powodowane są wybuchami lamp 1.000—wattowych każda o sile 1.200.000 świec.

Aparatura nowej latarni składa się w części głównej z dwóch soczewek, każda o średnicy 36 cali. Aparat jest całkowicie zabezpieczony przed wpływem wilgoci. Motor umieszczony w cokole, pracuje czas bardzo długi bez jakiejkolwiek obsługi ludzkiej, a lampy 1.000 wattowe są tak zautomatyzowane, że gdy jedna zgaśnie — inna działa natychmiast.

*

Rząd francuski postanowił zainstalować na latarniach morskich w Algierze i okolicy dwa reflektory radjowe dla żeglugi morskiej, u wybrzeży północno-afrykańskich kolonji francuskich.

Reflektory posyłać będą w stałych odstępach czasu sygnały wywoławcze, po których okręty określać mają ścisłą pozycję znajdowania się nadawczej stacji morskiej.



KRONIKA

Argentyna

Rząd argentyński zamówił w Italji trzy łodzie podwodne tej samej klasy, co najlepsza łódź italska typu „Settembrini".

Statki podwodne dla Republiki argentyńskiej budują stocznie Cantieri Navali Tosi di Taranto. Każda łódź mieć będzie długości około 70 mtr., pojemności w stanie zanurzenia 1150 ton, a na powierzchni 930 ton. Tak samo, jak Settembrini — każda z łodzi argentyńskich otrzyma 7 wylotów torpedowych, po 2 motory Diesla o mocy 300 KM. oraz po 2 motory elektryczne o mocy 1.400 KM. każdy. Szybkość nowych łodzi na powierzchni wody sięgać ma 17½ węzła, a w stanie zanurzenia — przeszło 9 węzłów. Zasięg łodzi określają na 9.000 mil morskich.

Nowe łodzie podwodne dla Republiki argentyńskiej otrzymają nazwy: „Salta", „Santa Fe" i i „Santiago del Estero".

Danja

Duńskie koleje państwowe uruchomiły niedawno największy w kraju prom motorowy dla komunikacji przez Wielki Belt.

W związku z tym faktem ,duński minister komunikacji oświadczył, że koleje duńskie budują jeszcze dwa takie same statki motorowe dla linji wiodącej przez pasaż morski na Bałtyku i przez takie samo przejście do Kallundborga. Okręty — promy motorowe, kosztować będą duńskie koleje około 8.000.000 koron.

Francja

Nowy francuski parowiec transatlantycki „L'Atlantique", obsługujący linję francusko-południowo amerykańską, należy do klasy olbrzymów światowych.

„L'Atlantique" ma 40.000 ton pojemności. Jedną z największych osobliwości tego okrętu, jest coś w rodzaju ulicy. Jest to korytarz powierzchni 700 mtr. (140 mtr. długości i 5 mtr. szerokości). Korytarz ma na rogach tabliczki z napisem: „Ulica Środkowa" (Rue Centrale). Na korytarz wychodzą drzwi i okna kabin pierwszej klasy.

Dla obsługi pasażerów i pomieszczeń „położonych" na tej ulicy, komenda okrętu wyznaczyła kilku „dzielnicowych" stewardów i pokojowych.

Grecja

W tych dniach spuszczono na wodę w stoczniach genueńskich nowy torpedowiec wybudowany dla greckiej floty wojennej. Torpedowiec otrzymał nazwę: „Amiral Condouriotis".

Italja

Italska marynarka wojenna powiększyła swe siły o nowy torpedowiec „Lampo". Pojemność torpedowca wynosi 1.450 ton, moc maksymalna turbin równa się około 50.000 koni mechanicznych. Statek może rozwinąć szybkość 38 węzłów.

Stary „Lampo", poprzednik obecnego, był, w porównaniu ze swym znakomitym następcą, małym statkiem o pojemności 820 ton i sile maszyn — około 6.000 KM.

*

* *

Jeszcze niedawno, dwa wielkie italskie towarzystwa okrętowe — Navigazione Generale i Lloyd Sabaudo współzawodniczyły ze sobą pod wielu względami. Jedną z postaci tego współzawodnictwa był niejako wyścig w budowie okrętów własnych.

Navigazione Generale zbudowało olbrzymi parowiec atlantycki „Rex". Lloyd Sabaudo był zdystansowany, Nie długo jednak trwał triumf Navigazione, gdyż Lloyd przystąpił już do budowy jeszcze większego parowca pod nazwą „Conte di Savoia". Parowiec będzie utrzymywał stałą komunikację dwutygodniową między Italją, a portami północnej Ameryki.

Łącznie z innemi okrętami, chodzącymi między portami italskiemi a Nowym Jorkiem i Halifaxem, oba towarzystwa okrętowe będą posiadały dostatecznie liczną flotę, aby utrzymać na tych linjach komunikację tygodniową, przynajmniej w okresach największego ożywienia ruchu pasażerskiego i towarowego na Atlantyku.

Niemcy

Po tegorocznych manewrach jesiennych floty niemieckiej, które musiały być bardzo wyczerpujące, przeszedł na emeryturę naczelny komandor floty niemieckiej, vice-admirał Oldekop. Vice-admirał przejdzie ostatecznie w stan spoczynku w końcu roku bieżącego.

Następcą jego zostanie najprawdopodobniej vice-admirał Gladisch, szef Departamentu Morskiego w Ministerjum Obrony Kraju.

*

* *

W stoczniach „Germania" w Kielu ukończono budowę luksusowego jachtu „Hussar". Jacht odbył już pływanie próbne. Na wiosnę, „Hussar" ma pójść do Stanów Zjednoczonych.

Pojemność statku wynosi przeszło 1.000 ton, urządzenie jego, jest luksusowe, zarówno od strony wewnętrznej, jak zewnętrznej. Jest to wspaniała barka czteromasztowa z motorem elektrycznym Diesla.

Stocznie Germanji wybudowały w ciągu kilku lat ubiegłych, 24 takie same jachty o pojemności ogólnej 30.000 ton.

Norwegja

Przed kilku dniami na wodach norweskich wydarzył się rzadki wypadek fałszywego podania kie-

runku i oznaczenia miejsca znajdowania się przez stację radjo-goniometryczną.

Wypadkowi takiemu uległ parowiec szwedzki „Gottfrid". Wskutek otrzymania ze stacji radjowej morskiej w Utsire mylnych danych statek, zamiast pójść do Alesund, siadł na płytkiej wodzie na zachód od Utsire. Po pewnym czasie „Gottfrid" otrzymał ściślejsze dane od dalszej stacji drogą pośrednią. Statek zdołał zejść z mielizny i odszedł o własnych siłach do Alesund.

Sprawa fałszywie nadanej depeszy przedstawia się ciekawie: okazuje się bowiem: że radjostacja utrzymuje, że nadała depeszę dobrze i, że wadliwe przyjęcie było prawdopodobnie po tamtej stronie. Aparatura stacji jest nowa i dlatego — zdaniem kierownictwa — powinna działać sprawnie.



Największą w świecie szluzę portową wybudowano w Amsterdamie.

Hiszpanja

Rząd hiszpański przypomniał sobie, że nie wszystko jeszcze w kraju przypasowano do ustroju republikańskiego ,który zajął miejsce monarchji. Jeszcze niedawno zdarzyło się, że na uroczystość zawieszenia flagi admiralskiej na krążowniku „Miguel de Cervantes" naczelnego dowódcy eskadry przybył z honorami... „Alphonso XIII". Aby nie wywołać konsternacji i zgorszenia monarchicznego, postanowiono, „Alphonsa" trochę z boku.

Po tym, zabawnym incydencie, postanowiono, z iście hiszpańskim ferworem zrobić „czystkę". Jakoż „Alphonsowi XIII" zmieniono nazwisko na „Espana". Inny pancernik — „Reina Victoria Eugenia" nazywa się odtąd „Republiką", a „Principe Alphonso" — „Libertad".

Do rezerwy przeszły krążowniki „Espana" i „Jaime I". Z innych zmian, dokonanych w hiszpańskiej marynarce wojennej przez władze republikańskie, wymienić wypada, że krążownik „Amirante Cervera" jest obecnie okrętem flagowym vice-admirała — dowódcy dywizji krążowników.

*

* *

Rosja

W roku bieżącym ekspedycja transportowa przez morze Kara była daleko mniejsza w porównaniu z zeszłoroczną. Przyczyną malejącej nawigacji na tych wodach jest głównie kryzys w przemyśle drzewnym. Eksport budulca rosyjskiego spadł znacznie. Większość stanowiły gatunki tańsze drzewa w stanie surowym lub pół obrobionym. Eksport drewna zmniejszył się także pod względem ilościowym.

Niezależnie od tego niewesołego stanu w przemyśle żeglugowym, Sowiety zwracają dużą uwagę na sprawniejszy transport w ujściach Obi i Jenisieja. Na obu wodach wzmocniono liczebność floty handlowej przez 6 nowych lichterów i kilka morskich holowników parowych. Pozatem wytyczono ujście Obi nowemi znakami, podającemi kierunek, a dla ujścia Jenisieja wydano szereg nowych zarządzeń hydrograficznych.

Stany Zjednoczone

Dwa krążowniki zamówione przez rząd Stanów Zjednoczonych dla marynarki wojennej nr. 38 w lutym 1931 roku i 37 w październiku roku 1930, otrzymają nazwy: „San Francisco" i „Tuscaloosa".

Pojemność każdego z tych krążowników nie będzie przekraczała 10.000 ton. Oba statki są ostatniemi na liście budujących się dla Stanów Zjednoczonych krążowników tej pojemności, zastrzeżonych w Traktacie Londyńskim.

*

* *

Rząd Stanów Zjednoczonych przygotował plan ramowy wydatków globalnych na utrzymanie swej gotowości zbronej na morzu, lądzie i w powietrzu Plan przedstawiony będzie Konferencji Rozbrojeniowej Ligi Narodów.

Wedle planu, budżet wydatków na zbrojenia w roku 1930, przedstawia się dla Stanów Zjednoczonych następująco: na marynarkę wojenną — 375.291.828 dolarów; na armię lądową — 350.457.317 dol. i na lotnictwo 110.070.314 dol.

*

* *

Wedle statystyk Departamentu Morskiego, Stany Zjednoczone I Wielka Brytanja, wybudowały w roku 1930/31 mniej o 100.240 ton (Stany) mniej o 57.156 ton (Brytanja) okrętów wojennych, jak przewidywały dla obu tych państw postanowienia Londyńskiego Traktatu Morskiego.

Czyniąc zadość zaleceniom prezydenta Hoovera, sekretarz stanu Spraw Marynarki, p. Adams, złożył w Białym Domu, do podpisu prezydenta, poprawiony preliminarz budżetowy marynarki wojennej na rok fiskalny 1933. Preliminarz uległ w tych poprawkach poważnym skreśleniom.

Minister Adams oświadczył dziennikarzom, że skreślenia wynoszą około 61.000.000dolarów.

Skreślenia pociągną za sobą odpowiednie zmniejszenie programu budowy nowych jednostek, a więc same przez się ograniczą stan zbrojeń amerykańskich na wodzie.

*

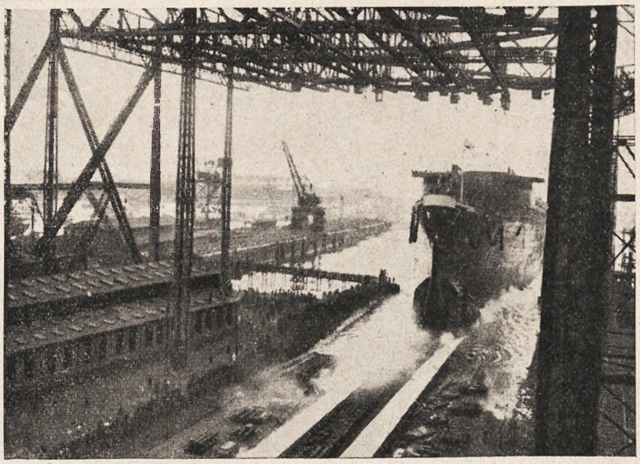
* *

Rząd Stanów Zjednoczonych przesłał Izbie Poselskiej w Waszyngtonie projekt t. zw. ustawy żeglugowej Whitea. Projekt głosi na wstępie, że porty Stanów Zjednoczonych zawalone są mało

zdolnymi już do współzawodnictwa statkami handlowymi, których właściciele są obywatelami Stanów bądź jako osoby fizyczne lub prawne.

W poszukiwaniu wyjścia z trudnej sytuacji, rząd Stanów opracował olbrzymi projekt budowy 100 wielkich i szybkobieżnych parowców, które obsługiwać mają szereg dróg wodnych najbardziej ożywionych pod względem ruchu międzynarodowego. Projektuje się również subsydja dla słabszych linji okrętowych i finansowanie budowy nowych doskonalszych jednostek, o których mowa wyżej.

Oczywiście to uprzywilejowane stanowisko amerykańskich linji okrętowych i ich nowych parowców, podniesie niesłychanie zdolność konkurencyjną Ameryki. Jest mowa, o tem, że subsydja zbiorowe, nie mogą przekroczyć 30.000.000 dol.



Transportowiec amerykański „Florida“ opuszcza suchy dok w stoczni.

Trzy nowe olbrzymie okręty, z pośród setki typu Jones White, otrzymać ma linja Matson Navigation Company dla obsługi dróg: San Francisco — Honolulu — Pago, Pago — Suva — Aucland — Sydney. Udział linji okrętowej „Matson“ w bonifikacjach płynących z postanowień Billu Jones White, wzmocni niesłychanie pozycję spółki, ale wywoła również zrozumiałe zaniepokojenia i zamieszanie w kołach żeglugowych australijskich i nowozelandzkich, zainteresowanych materjalnie w kompanjach okrętowych brytyjskich, w które również godzą postanowienia nowego Billu.

Wielka Brytanja

Z okazji spuszczenia na wodę w Barrow dwóch nowych torpedowców brytyjskich: „Cygnet“ i „Crescent“, w prasie angielskiej ukazały się artykuły, opisujące i chwalące wygląd i zalety nowych statków zwłaszcza, że wyszły ze znanych stoczni Wickersa, często przypominającego się czasopismom reklamowymi ilustracjami, opisami i ogłaszaniem bilansu. Aktu t. zw. chrztu dokonała, w zastępstwie niedysponowanej Lady Field, małżonki Pierwszego Lorda Morskiego — małżonka prezesa stoczni, sir Herberta Lawrencea.

Spuszczenie na wodę tych dwóch torpedowców, oznacza ważny etap w dziejach ostatnich dwóch lat stoczni Wickersa; okazuje się, że stocznie mają w tej chwili za sobą wykonanie jednej trzeciej dużego zamówienia dla brytyjskiej marynarki wojennej. Jak się to mówi, na warsztacie u Wickersa pozostały jeszcze cztery statki: dwa torpedowce „Defender“ i „Diamond“ oraz dwie łodzie podwodne: „Thames“ i „Porpoise“.

Jest to razem mniej, aniżeli sięga przeciętna zdolność wytwórcza stoczni obliczonych na wielką skalę. Wprawdzie Wickers otrzymuje i inne jeszcze zamówienia, ale są to już rzeczy drobniejsze. Sytuacja zatem nie jest dość pomyślna, co potwierdza dyrektor zarządzający stoczni Wickers Armstrog, komandor C. W. Craven. Koniec roku bież., jeśli chodzi o zatrudnienie pracowników, będzie dla przedsiębiorstwa bardzo kłopotliwy zwłaszcza, że zarówno w Barrow, jak i w innych stoczniach, utrzymywany jest liczny personel biurowy i warsztatowy.

* *
* *

Glasgow miał nielada sensację z powodu budującego się w stoczniach John Brown and Company w Clyde, największego na świecie parowca transatlantyckiego dla Cunard Line.

Wiadomo, że nowy Cunarder będzie miał 73.000 ton pojemności. Ma to być więc pływające miasto z takiemi urządzeniami, jak: ochrona policyjna, szpital, pogotowie lekarskie, urząd stanu cywilnego dla rejestracji urodzeń, ślubów i wypadków śmierci, staraż ogniowa, elektrownia, stacja radjowa i radjofoniczna, poczta powietrzna, zakład fotograficzny i filmowy, drukarnia i wydawnictwa prasowe, codzienne i magazynowe, laboratorjum fotochemigraficzne, magazyny wielu większych domów handlowych, angielskich, francuskich i amerykańskich i tp. i tp. Pozatem szybkość ma być bezkonkurencyjna, jak również poza wszelką konkurencją, nowy Cunarder wyróżniać się będzie tak zwaną aparaturą do balansowania, co oznacza, że choroba morska na tym olbrzymie będzie nieznana.

Zarówno urządzenia stabilizacyjne, jak najnowsze pomysły w dziedzinie techniki samej budowy kadłuba, urządzeń wewnętrznych a zwłaszcza maszyn, stały się przedmiotem wielkiego zainteresowania konkurencji obcej. To też budującego się olbrzyma usiłowały zwiedzić najrozmaitsze osoby i osobistości, znane i nie znane. Kierownictwo budowy otrzymywało zgłoszenia na wykonanie różnych robót po cenach bardzo umiarkowanych, niekiedy dostatecznie niskich żeby nie budzić podejrzeń.

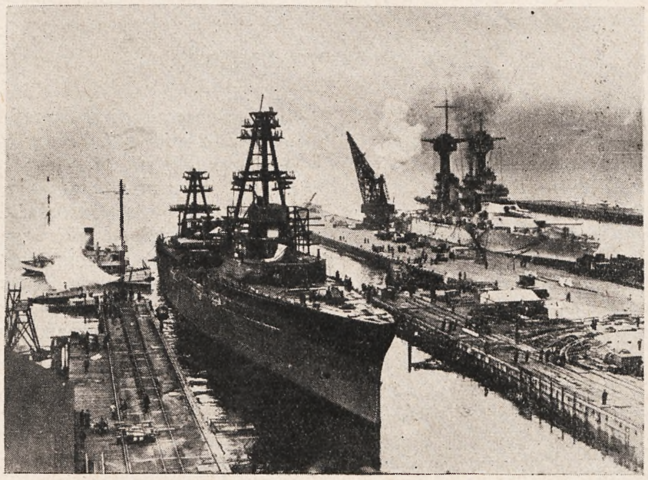
Jak zapewnia jednak dyrekcja naczelna Cunarda w Glasgow, zamaskowanych w roli oferentów i robotników, agentów konkurencyjnych towarzystw, zdołano w porę zdemaskować.

Budujący się okręt jest niesłychanie gęsto obstawiony mundurową i tajną milicją stoczni, posługującą się od punktu do punktu alarmowemi sygnalami świetlnemi i dźwiękowemi, tudzież aparatami telefonicznemi. Takiej ochrony przed szpiegostwem nie mają nawet forty wojskowe.

A jednak, mimo tak niesłychanego obstawienia tajemnicy, kilku panom przybyłym z wysokiego polecenia udało się zrobić szereg zdjęć w dziale maszyn i stabilizatorów. Na szczęście — tak przynajmniej zapewniają dyrekcje Cunard Line i John Browna — i ten zamach udaremniono. Gentelmenów natychmiast i dosłownie wyniesiono z budowy, przeszukano wszystkie skrytki ich garderoby, aparaty fotograficzne, do specjalnych zdjęć przeznaczone zabrano, a błony, na których pewne fragmenty budowy, były już uchwycone — zniszczono natychmiast, sporządzając odpowiednie protokuły.

Zdarzenie to miało miejsce 18 listopada b. r. Prasa angielska zamieszcza o niem obszerne, ale dość głuche opisy, dodając, że sprawa tych usiło-

wań szpiegowskich na nowym Cunardzie przedstawia się wprost sensacyjnie i, że opinja publiczna dowie się o szczegółach wkrótce z euncjacji oficjalnych. Ogłoszenie nastąpi zaraz, gdy tylko budowa olbrzyma posunie się o tyle naprzód, że ogłoszenie niektórych szczegółów nie da stoczniom obcych państw niebezpiecznej broni do ręki. Podobne szpiegostwo handlowe, jak w tym wypadku, zorganizowane było przy zastosowaniu tych samych metod, co znakomite szpiegostwo wojskowe jednego z mocarstw, z którem, na kontynencie europejskim Anglja sąsiadowała przez wodę.



Nowy krążownik amerykański „Louisville" w dokach portu wojennego.

Jak widać, nietylko Cunard Line, ale szersza opinja publiczna Anglji uważa tę zdolność konkurencyjną i potęgę morską Wielkiej Brytanji na zdolności współzawodnictwa z innymi opartą, za sprawę i ambicję narodową i osobistą każdego patrjoty brytyjskiego.

Okazuje się, że wagę do chowania tajemnicy rozumieją wszyscy pracujący przy budowie Cunarda w Clyde. Zaprzysiężenie dochowania tajemnicy jest raczej kwestją formy wewnętrznej, większą bowiem rolę odgrywa tutaj ambicja narodowa i niezmiernie rozwinięty zmysł praktyczny u anglików. Chodzi tutaj wszak o pobicie konkurencji niemieckiej, która równie tajemniczo i nieoczekiwanie wystąpiła ze znanym już olbrzymem atlantyckim pod nazwą „Bremen". Parowiec niemiecki pobił o pół doby najszybszy parowiec angielski, przebywając przestrzeń z Liverpolu do Nowego Jorku w 4 doby i 20 godzin.

Chodzi więc o rzecz niemałą: o utrzymanie nietylko prestiżu supremacji brytyjskiej na Oceanach, ale o zapewnienie sobie dobrodziejstw tego przodownictwa, t. j. dobrobytu materjalnego całego Imperjum.

Nic dziwnego więc, że rzetelność, wkraczająca nawet w granicę przesady w strzeżeniu tajemnicy idzie tak daleko, że strażnicy żądają za każdym razem nawet od dyrektorów Cunard Line i stoczni John Brown and Company okazywania specjalnych kart identyfikacyjnych przy wejściu do doku, gdzie buduje się Cunarder, mimo, że niektóre z tych osobistości znane są i popularne wśród personelu stoczni.

Wydać się to może dziwne niejednemu, ale to jest cechą charakterystyczną przeciętnego anglika, ta „duma" panowania na wielkich wodach i to sprawia, że Wielka Brytanja zachowuje niezachwiane stanowisko na wodzie i wyjątkowe stanowisko „w koncercie wielkich mocarstw".

—o—

Nowe Koła Komitetu Floty Narodowej

Składy Zarządów:

1. Przewodniczący — Antoni Malinowski. Członkowie: Klemens Modrzejewski i Ludwik Rudnicki.

2. Przewodniczący — Stanisław Kaczmarczyk. Członkowie: Lidwin Czesław, Surówka Władysław. Komisja Rewizyjna: Osuchowski Henryk, Grabowski Sebastjan, Zagórski Antoni, Zapalski Michał, Lidwin Władysław.

3. Przewodniczący — Ks. Romuald Świrkowski. Członkowie: Marjan Szalkiewicz, Józef Rodzewicz, Leon Korsak, Stanisław Reinleder. Komisja Rewizyjna Dr. Bartnik, Michał Wierkowicz i Felicjana Ludwika.

4. Przewodniczący — Leszczyński Bolesław. Członkowie: Późniak Antoni, Grajewski Franciszek, Stefanowicz Władysław, Łobko Mikołaj.

5. Przewodniczący — Stefan Łuczyński. Sekretarz — Zygmunt Załucki. Skarbnik — Józef Pałysiewicz.

6. Przewodniczący — Piotr Maftyniuk. Członkowie: Antoni Zalewski, Bronisław Wojnowski, Cecylja Szolowa, Antoni Kruszelnicki. Komisja Rewizyjna: Leon Kochanowski, Jan Rago, Tadeusz Piotrowski.

7. Przewodniczący i Skarbnik — Jan Krzesłowski. Sekretarz — Władysław Mielcarski.

8. Prezes — Leonard Szarejko. Sekretarz — Leon Malinowski. Skarbnik — Aleksander Jabłoński. Komisja Rewizyjna: Bolesław Pietkiewicz i Paweł Andruszkiewicz.

9. Przewodniczący — Wojciech Basara. Członkwie: Bocheński Jakób, Józef Pałe, Franciszek Róg, Skóra Jakób. Komisja Rewizyjna: Marja Tyranowa, Franciszek Orzech, Walenty Zagielski.

10. Prezes — Leon Meyer. Sekretarz — Józef Maron. Skarbnik — Jan Rydzkowski.

11. Przewodniczący — Marjan Klęk. Członkowie: Zofja Misiewiczówna, Franciszek Krakowski, Stan. Zuchowicz, Jan Paczkowski. Komisja Rewizyjna: Edward Rajca, Eugenja Barteltówna, Marja Marciniakówna.

12. Prezes i Skarbnik — Stefan Jenczyk-Tołłoczko. Sekretarz — Kazimierz Siodłowski. Członkowie: Udalski Wincenty, Mackiewicz Franciszek, Kempisty Jan, Komisja Rewizyjna: Radecki Ludwik, Sienkiewicz Michał, Nowak Seweryn.

13. Przewodniczący — Spiczonek Mikołaj. Członkowie: Chodasewicz Leon, Gielman Mendel, Szuniewiczówna Józefa, Charłampowicz Borys. Komisja Rewizyjna: Doboszyński Ireneusz, Mech Władysław, Margowko Aleksander.

14. Prezes — Joachim Arcimionek. Członkowie: ks. Zubowicz Antoni, Rogacki Jan, Sworowski Władysław i Kazieko Piotr.

15. Prezes — Ryszard Pol. Skarbnik i Sekretarz — Jan Spretke.

16. Prezes — Stefan Pytko, wójt gminy. Kasjer — Andrzej Wojse. Sekretarz — Władysław Szymaszek.

17. Prezes — Antoni Kasperski. V. Prezes — Karol Tomkowicz. Sekretarz — Irena Sawicka. Skarbnik i czł. kor. — Stanisław Grużewski.

18. Prezes — Ewalina Pilichowska. Sekretarka — Irena Mandlówna. Skarbniczka — Selingerówna Antonina.

JERZY ŚWIĘCKI

MORZE MÓWI...

(*TRYPTYK*)

Na wieków mogile

...długo czekali swej gwiazdy przewodniej
co miała błysnąć wśród północnych śnieżyc,
wieszcząc im radość, że zdąża pogodnie
zorza wolności od morskich wybrzeży;
i w ciecz palącą roztopi łańcuchy
świecąc im blaskiem nad życia bezdrożem,
każąc pochłaniać ożywcze podmuchy
niosące zbrojną rozprawę o Morze...
aż przyszła chwila z praczasu otchłani
miotając światu wichry porywiste,
poszukać nowej na bagnach przystani
skąd pójdą wici przez łany ojczyste;
i lud wyrosły na piachów ognisku
otrząśnie z ramion czarny krzyż bastardów,
że szum fal będzie miłości kołyską,
której się uczył od nieznanych bardów;
że swą tęsknotę oddał w dłoń Aniołom
kładącym skrzydła na grzywie bałwanów,
w nimb zmartwychwstania opromieni czoło
i nie chce widzieć morza szarlatanów...

Bunt morza

...dosyć już ciszy i błękitnych blasków
gwiazd galanterji i ze słońcem flirtu,
dzisiaj pohulam wzburzone po piasku
zmyć krzak nadbrzeżny osowiałych mirtów...
wzdęty orkanem i piorunów siłą
zmącę spokojne głębie i kotliny,
pokażę śmiałkom swoją głąb zawiłą,
w której żarłoczne czyhają delfiny;
stargam bandery — z rąk wytrące wiosła
połamię maszty — w strzępy podrę ·żagle,
na skałach zgaszę latarń blask wyniosły
wnętrza okrętów zaleję przez Nagle...
rzucę o skały — wirów nawałnicą
o skryte rafy rozedrę ich burty
niech się nie chełpią żelazną kotwicą
że nią targali łona mego nurty —
że w pierś wyniosłą bili wioseł radłem
aż krople lśniły szafirową tęczą,
niepomni na to żem słońca zwierciadłem
związane z Bogiem piorunów poręczą...
precz z mego grzbietu Raby i Korsarze!
którzyście kradli moich głębin skarby!!
muszę was zniszczyć — zbrodni luminarze
bo zamiast serca wyrosły wam garby;
muszę dopuścić pierwszych mych żołnierzy
łamanych losem i mogił taranem
niech niosą święte miłości puklerze
a wówczas będę wszystkich ludów Panem
dzisiaj spienionym szumem mojej woli
wołam do brzegów Polan szczep słowiański,
skoro się z kajdan i więzień wyzwolił
niech w świat popłynie przez łan wód bezpańskich...

Modlitwa fal

...Ty! — któryś zgarnął w ziemi głąb bezdemną,
wód szafirowych niepomierne stągwie,
przed Tobą skrytym w szatę drogocenną
pochylam białe swoich pian chorągwie...
pochłaniam rzek Twoich najmniejsze strumienie
wiedzione ręką Twojej Opatrzności,
żeby poznali wulkanów rumieniec
i bohaterów wybielone kości...
budzę nadbrzeżne wioski i przystanie
poświstem wichur—mew srebrzystych—wrzaskiem
by w miałkim piachu na gromów wołanie
Twój lud uklęknął i błagał o łaskę
i wspólnie zemną odmówił swój pacierz
na Twoją chwałę i skarg wysłuchanie,
dla tych, co życie oddali za Macierz,
za ojców ziemię i wód ukochanie
co z gwiazd różańcem patrzyli w mogiłę
płynąc w dal świtem jak grzeszni pątnicy
by zmyć swe skronie limanowym iłem
błagać o niebo u wód kropielnicy
daj im o Panie królewską nagrodę
za krew przelaną — poniesione klęski
o to wołają serca z głębin młode
o to się modli Twój naród zwycięski...

Z ŻYCIA

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Warszawa. Związek Organizacyj Rolniczych Rzeczypospolitej Polskiej wysłał następujący okólnik do wszystkich swoich członków.

Związek Org. Roln. R. P. nie uważa siebie bynajmniej za instytucję powołaną do tego, ażeby na swoich członków wywierać nacisk w kierunku ofiarności publicznej. Ze względu jednak na doniosłość sprawy, jaką jest przyczynienie się do rozwoju naszej floty morskiej, zarówno wojennej, jak handlowej, niepodobna pozostawić apelu Komitetu Floty Narodowej bez echa.

Zwracamy się więc do WPanów w drodze zupełnie wyjątkowej z uprzejmą prośbą, ażeby na terenie swej działalności zechcieli łaskawie rozpowszechnić odezwę wzywającą do poparcia celów Komitetu. Ze swej strony wpłacamy jednorazowo na rzecz Komitetu Floty Narodowej kwotę zł. 50.

*
* *

Związek właścicieli lasów opublikował następujący okólnik:

Jakkolwiek nie jesteśmy powołani do wpływania na Swych Członków w kierunku ofiarności publicznej i nigdy nie zwracamy się z podobnemi apelami do J.WP.P. — jednakże w tym wypadku robimy wyjątek, w zrozumieniu doniosłości sprawy silnej floty własnej dla Państwa.

Komitet Floty Narodowej dokłada wszelkich starań aby rezultaty jego pracy dały jaknajpozytywniejsze rezultaty, dzięki czemu Państwo nasze zyskało w r. ub. statek morski „Dar Pomorza", jednak bez wydatnego poparcia społeczeństwa wyniki tej pracy będą minimalne. Dlatego też ośmielamy się podać JWP.P. warunki wspierania wyżej wymienionego Komitetu Floty Narodowej — w nadziei, że minimalne składki, jakie wyznacza Komitet — nawet w tak ciężkich obecnych warunkach — dadzą możność niemal każdemu z członków społeczeństwa zgłosić swój akces, a tem samem poprzeć sprawę pierwszorzędnej wagi dla Państwa.

Bydgoszcz. Dla powiększenia źródeł dochodów na rzecz budowy statku „Bydgoszcz — Kujawy" postanowił Okręgowy Komitet Floty Narodowej na jednem ze swych posiedzeń zorganizować specjalną zbiórkę w postaci nitów okrętowych.

W tym celu Komitet wydał odpowiednie karty ilustrowane opiewające na sumy 20, 50 i 100 zł., które wydaje ofiarodawcom jako pokwitowania.

Radom. W niedzielę 15-go ub. m. na placu przed kościołem garnizonowym zgromadziły się liczne rzesze miejscowego obywatelstwa celem wzięcia udziału w zapowiedzianej przez miejscowy Komitet Floty Narodowej — manifestacji o charakterze propagandowym mającej za zadanie ożywienie i wzmocnienie ofiarności na budowę floty morskiej.

Imponująca manifestacja, na czele z miejscowymi zespołami orkiestr oraz z niesionymi przez uczestników odpowiednimi transparentami przeszła przez wszystkie najbardziej ożywione ulice miasta wywołując powszechne zainteresowanie.

Po zakończeniu manifestacji na krótko przed godz. 12-tą udano się do olbrzymiej sali kino-teatru „Świt", w której po szybkiem wypełnieniu jej po brzegi publicznością i wyświetleniu przezroczy, rozpoczęła się część oficjalna zebrania streszczająca się do odpowiednich przemówień.

Pełna wielkiego poświęcenia praca członków miejscowego Komitetu w osobach Dyr. inż. Godlewskiego i pani Wilkoszewskiej oraz całego szeregu osób zaproszonych do współpracy, których ożywiał niespotykany już prawie entuzjazm w stosunku do zadań i ogólno-społecznych idei narodowych, dała rezultat wprost nieoczekiwany, bowiem tak dobrze sprzedaż znaczka na ulicach miasta, jak również odpowiednie obsadzenie wszelkich lokali rozrywkowych — świadczyło o świetnej organizacji imprezy.

Kraków. Związek Ziemian w Krakowie pragnąc przyczynić się do prowadzenia akcji Komitetu Floty Narodowej zgłosił swe przystąpienie do komitetu w charakterze członka wspierającego—opiekuna.

Miły gość



Aczkolwiek Bonzio i w tym numerze, jak zwykle zresztą, ma „swój głos" i opowiada o wizycie w Warszawie, poczuwamy się do miłego obowiązku poświęcenia mu tych kilkunastu wierszy.

Wielu Czytelników Polskiej Floty Narodowej czytając felietony p. t. „Bonzio ma głos" wierzyło, że pies ten, ponad wszystkie psy, jest tylko wytworem fantazji redaktorów pisma. Fotografja powyższa stwierdza dobitnie, że Bonzio jest żyw, z ciała i kości i że przenoszenie go w sferę fantazji jest conajmniej nie na miejscu.

Najmilszy ten pies-marynarz w czasie bytności w stolicy odwiedził naszą redakcję i po wielu staraniach i prośbach pozwolił się fotografować. Przekonał go argument, o istnieniu niedowiarków, którym się wydaje, że Bonzio to „powietrze", „ultramaryna", „winegret", jednem słowem, Dymsza, a nie najrzeczywistsza rzeczywistość.

Niedowiarki! — Uszy po sobie, zrozumiano?

Książki nadesłane

„WIDMO MÓRZ". Axel Sandemöse. Tłomaczenie autoryzowane p. Henryka Leśniewskiego. Jest to opowieść fantastyczna, historja życia marynarzy mórz północnych. Możnaby ją nazwać „Małą księgą okropności", w której poetycka strona życia żeglarzy posłużyła autorowi za tło do odwiecznego konfliktu miłości.

W książce, napisanej żywo i ciekawie, występują cechy charakterystyczne dla świata żeglarskiego północy. Zarówno erotyzm, jak rycerskość, porywczość i poczucie honoru, występują tu z właściwą skandynawom ociężałością, uporem, chytrością i nieubłaganiem. Autor, który sam przeżył burzę życiową, zanim zaczął władać piórem, z wielkim realizmem przedstawia „duszę morską" swych ziomków skandynawskich. Życie marynarskie, wprawdzie odnoszące się do nawigacji żaglowej, przedstawione jest tu od strony kulis. Konflikt miłosny, dziki i dziwny, z kilkoma bohaterami i jedyną na bezmiarach oceanów, piękną młodą kobietą, wprowadza wiele scen drastycznych i ponurych, opisanych po skandynawsku. Cała opowieść kończy się równie dziwnie: bezgłośną zbiorową tragedją, po której pozostaje legendarne „widmo człowieka mórz", który sam sobie był pomyłką i przekleństwem losu. Panu Leśniewskiemu, jako tłomaczowi należą się słowa uznania za to, że potrafił zachować piękno formy i żywość narracji, co w przekładzie na język polski z twardej mowy żeglarzy skandynawskich, wcale nie jest rzeczą łatwą.

*
* *

„KAJAKAMI NA SZLAKU WODNYM" — Witolda Bublewskiego. Jest to starannie wydany zbiór informacji i rad praktycznych dla miłośników sportu kajakowego.

Poradnik zawiera wiadomości i wskazówki najniezbędniejsze dla kajakowców z podaniem projektów wycieczek kajakami, zaopatrzeniem łodzi, organizacją postojów, rozróżniania znaków na szlakach wodnych itp.

Książeczka jest obficie ilustrowana przykładowymi rysunkami, zawiera, między innemi, klucz znaków międzynarodowych oraz adresy instytucji, towarzystw, klubów sportowych i mapkę orjentacyjną Polski.

Jest to 21-szy tomik Bibljoteczki Sportowej, wydawanej przez Główną Księgarnię Wojskową w Warszawie. Cena egzemplarza w barwnej kartonowej i ilustrowanej okładce, wynosi Zł. 1.50.

*
* *

„PODANIE O HEŁMIE" — Marjan Hełm-Pirgo. Warszawa 1931, Gebethner i Wolf.

Jest to opowieść osnuta na tle czasów walk polskich o Pomorze w XII wieku. Autor podaje legendę o dzielnym Zbigniewie, synie grotnika, który brał udział w wyprawie pomorskiej, kiedy to Bolesław Krzywousty ciągnął przez puszczę na północ, aby w imię Chrystusa wszczepić wiarę prawdziwą w lud, który dotąd wznosił bałwochwalcze gontyny i składał ofiary pogańskim bóstwom w gajach świętych. Zbigniew ściąwszy wodzowi nieprzyjaciół głowę z hełmem, mianem „Hełm" obdarzony został. Utracił on w walce drogiego przyjaciela swojego Zyndrama z Lublina, ale po powrocie z wyprawy znalazł szczęście w osobie pięknej Zuleńki miecznikówny Krakowskiej, o której śnił i marzył kiedyś na zamku sandomierskim.

Fabuła oparta jest na wzmiance heraldycznej Długosza, podana jest językiem zlekka archaizowanym, żywo i barwnie i stanowi pożyteczną kartę w literaturze o odwiecznie polskiem Pomorzu. Efektowną okładkę wykonał autor. Książka ta znaleźć się powinna nietylko w rękach młodzieży, ale wszystkich, którym droga jest idea obrony polskości prastarego naszego Pomorza.

Sztuka i reprodukcja

Z wystawy szkiców morskich Wiesława Poznańskiego w salonie artystycznym.

Mile zdziwiony zaproszeniem na otwarcie — wbrew czasom krytycznym — salonu artystycznego „Sztuka i Reprodukcja" udałem się tam w drugiej połowie października. ażeby zapoznać się z wystawą obrazów, względnie szkiców morskich, jak to w skromności swej nazwał swój dorobek artystyczny z ubiegłego lata Wiesław Poznański. Młody artysta, chlubnie znany nam już z Zachęty, spędził lato nad morzem naszem: w Jastarni, Gdyni, Jastrzębiej Górze, Kuźnicy.

Wyjazd na studja umożliwił mu Departament Sztuki przez danie młodemu i zasługującemu, jak się okazuje, malarzowi subsydjum na kilkomiesięczny pobyt nad morzem.

Wiesław Poznański wystawił we wspomnianym salonie pięćdziesiąt prac morskich. — Obok kompozycyj okrętowych wybijają się na pierwszy plan dość liczne symfonje fal, podane z poczuciem koloru i ruchu. — Wzburzone morze, czy spokój zatoki oddaje artysta z brawurą.

Niemniej artystyczne są widoki z portów rybackich, widoki wybrzeża z kutrami w swoistem oświetleniu.

Pozatem interesująco przedstawia się cykl niemalowanych, jeśli dobrze pomnę, przez żadnego z naszych artystów — okrętów wojennych, nietylko ze względu na jego wartość artystyczną, ale i propagandową. — Podejście młodego artysty do tego trochę „niewdzięcznego" motywu jest ze wszech miar uwagi godne uznania, gdyż bezapelacyjnie przekonywa widza — laika o pięknie olbrzymów morskich z ich fantastycznie zarysowującymi się na falach kadłubami, dymiącymi kominami i całą masą szczegółów, ujętych jednak przez artystę bardzo trafnie. — Wiesław Poznański w interpretacji swej bliski jest syntezy okrętu wojennego na tle morza naszego o tak bogatej skali różnorodnego zabarwienia. — *„Wicher"* w trzech odmianach, *„Mazur"*, oraz godne specjalnej uwagi czytelników „Polskiej Floty Narodowej" aparaty torpedowe na płaszczyźnie pięciu torpedowców — w tonie sharmonizowanym znakomicie z ołowianym kolorytem chmur i różowemi przejaśnieniami nieba o zachodzie słońca.

Dzięki swobodzie w operowaniu farbą olejną, poczuciu koloru i faktury malarskiej, oraz umiarowi w walorowaniu Poznański na swój sposób rozwiązał zagadnienie marynistycznego malarstwa, a każdy z obrazów jego nosi piętno dużego talentu, któremu życzyć należy dalszego rozwoju, prowadzącego do osiągnięcia wyżyn Wielkiej Sztuki.

Wystawa morska Wiesława Poznańskiego słusznie cieszyła się zasłużonem powodzeniem.

(Ch. L.)

Rozwiązania szarad

z poprzednich numerów Polskiej Floty Narodowej

Rozwiązanie szarady p. t. *„Zew Morza"* z Nr. 14 brzmi: *„Mocna flota to jedyna ostoja naszego Pomorza"*.

Nagrody za dobre rozwiązanie szarady z Nr. 14, otrzymują drogą losowania: p. Irma Ejme — z Warszawy, p. Jan Błocki — p. Leszno k/Błonia i p. Helena Ledwochowa — Bobrownika k/Będzina.

Rozwiązanie szarady z Nr. 15 brzmi: *„Pomorze do potęgi Ojczyzny dopomoże"*.

Nagrody za dobre rozwiązanie szarady z Nr. 15 otrzymują drogą losowania: p. S. Daszkowski z Warszawy i p. K. Koniuszewska z Kielc.

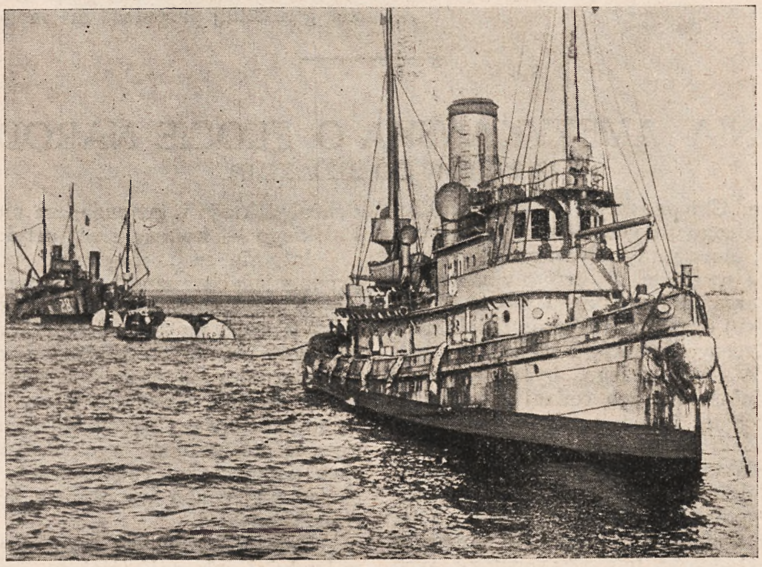
Rozwiązanie logogryfu z Nr. 16 brzmi: *„Flota handlowa — „To potęgi głowa"*.

Nagrody za dobre rozwiązania logogryfu otrzymują drogą losowania: p. Stanisław Rogowski z Warszawy i p. Zofja Kozłowska z Krakowa.

Dr. Wł. Pniewski.

Z GDAŃSKIEJ LITERATURY O POLSCE

Pewien niemiecki publicysta nazwał literaturę, stojącą na usługach nacjonalizmu, „pornografją patriotyczną". Określenie to można śmiało zastososować do pewnego typu literatury, produkowanej obecnie masowo w Gdańsku. Jest ona tak przesiąknięta jadem nienawiści do wszystkiego, co polskie, że nie usiłuje nawet swej tendencyjności zakrywać. Do tego rozpowszechnionego w Gdańsku rodzaju literatury należy (omawiana już przez nas) powieść P. Enderlinga p. t. „Stürme in der Stadt". Obecnie na omówienie zasługuje należący do tej samej kategorji dramat innego gdańskiego pisarza Maxa Baumanna p. t. *„Kampf um Danzig" (Schauspiel in 5 Akten. Dazig).* Autor przenosi nas w czasy Zygmunta Augusta, czasy zmagań religijnych i wysiłków państwowo—twórczych. Na tem tle występuje Gdańsk, w głównej mierze już protestancki, oporny, przeciwstawiający się wszelkim zarządzeniom królewskim Bohaterami miasta są burmistrzowie Klefeld i Konstanty Ferber. Po stronie polskiej biskupi Hozjusz i Karnkowski. Akcja odbywa się w okresie najcięższym dla Gdańska, w latach sześćdziesiątych, a głównie w roku unji lubelskiej (1569), przyczem autor nie waha się zmieniać faktów historycznych, zapewne dla celów kompozycyjnych (Żygmunt August w r. 1569 w Gdańsku nie był), powtóre dla celów polityczno-tendencyjnych. Chce bowiem wykazać, że Polska była nieprzyjacielem Gdańska, że więc Gdańsk musiał się bronić, a z walki tej wyszedł zwycięsko dzięki swej niezłomności i nieustępliwości.



Z życia wielkiego portu.
Holowniki portu Kopenhaskiego przy pracy.

Do Gdańska przybywa komisja, lecz miasto nie wypuszcza jej do miasta, tylko Hozjusz i Karnkowski, oraz Kostka, kasztelan gdański, przyjmują u siebie Klefelda i Ferbera, twardych i nieustępliwych. Z zachowania się Karnkowskiego i Hozjusza wynika, że łączą oni sprawy wyznaniowe z politycznemi. Druga scena rozgrywa się w Lublinie, gdzie obecni są przedstawiciele stanów pruskich. Tych się umyślnie oddziela od więzionych Ferbera i Klefelda, żeby byli ulegli w sprawie unji i w sejmie zasiedli narówni z innymi posłami Polski. Ferbera i Klefelda oskarża królewski instygator Friedwald, o różne nadużycia w rzeczach religijnych i politycznych, przedstawia ich jako szkodników i buntowników względem Polski Wyrok zapowiada wygnanie do głębi Polski do Sandomierza na nieograniczony czas.

I oto jesteśmy w Sandomierzu, grodzie Kostki. Tutaj rozłączono burmistrzów. Pani kasztelanowa Jadwiga, której Ferber od pierwszej chwili zaimponował w Gdańsku, przyrzeka uczynić Ferbera uległym. I zdaje się, że sprawa polityczna w ramionach pięknej kasztelanowej dojrzewa, Ferber bowiem obiecuje Jadwidze wypowiedzieć się za unją, za co używa wszelkich wywczasów i rozkoszy. Tymczasem Klefeld marnieje w ciemnicy, pocieszany jedynie przez wyrozumiałego ks. Jankowiaka, humanistę.

W czasie sejmu warszawskiego sprawy się jednak wikłają. Wprawdzie przedstawiciele Gdańska z burmistrzem Zimmermannem na klęczkach przepraszają króla, ale Ferber i Klefeld, porozumiawszy się poprzednio ze sobą, oświadczują królowi, że nie godzą się na unję Gdańska z Polską. Mimo to zwalnia ich się wobec tego, że Gdańsk oficjalnie króla przeprosił, a miasto mogłoby wykupić się pieniędzmi.

W Gdańsku (akt V) przyjmuje się z wielkim zapałem powracających rajców, szczególnie Ferbera. Król zjeżdża też niebawem do Gdańska i bierze udział w uczcie, a z Ferberem i Klefeldem gotów jest wychylić puhar wina. Jadwiga ma im go podać według starego zwyczaju. Przedtem jednak król zaszczyca Klefelda tą łaską, że rozmawia z nim o najtajniejszych sprawach, zasięgając jego zdania. Klefeld przepowiada czarną przyszłość królowi i Polsce. Jadwiga przychodzi z pełnemi puharami. Pragnie się zemścić na Klefeldzie za to, że odstręczył od niej Ferbera. Podaje mu wino zatrute, Ferber wszakże wytrąca mu je w ostatniej chwili. Skandalem w obliczu króla kończy się dramat.

Przegrał król, przegrała Jadwiga, wygrał w całej pełni Gdańsk.

Dramat Baumanna nie może imponować ani pod względem treści, ani też pod względem artystycznym. Tak bowiem historję, jak też sztukę potraktowano tu zbyt lekko i pobieżnie.

Ze zbyt rażącej, wprost brutalnej tendencji wynika, że Polacy to tchórze i łotry (Schurken und Feiglinge), chcieliby pochłonąć niemiecki Gdańsk, którego Gdańszczanie za przykładem Ferbera i Klefelda winni bronić do upadłego, a zwyciężą wobec słabości polskiej. Sejm, kanclerz koronny, nie mówiąc już o innych postaciach, to intryganci, ludzie podstępni i niegodziwi, bez męskiego charakteru, król malowany, a jedyna kobieta, reprezentująca Polki, to ognista dama, z rozkoszą i kaprysem prze-

chodząca z rąk do rąk, przytem dziwna patrjotka. Wogóle cały świat polski, to jedna chwiejna słabość, w działaniu równająca się światowi marjonetek.

Inaczej wyglądają Niemcy — Gdańszczanie. Wprawdzie znaleźli się między nimi zbłąkani, jak ów instygator, słabi, jak Zimmermann, le prawdziwe typy niemieckie to — niezłomny Ferber i nieustępliwy Klefeld. W konsekwencji swej posuwa się autor aż do scen komicznych, jeśli każe Klefeldowi sądzić siebie, swój ród i Polskę, jeśli np. Ferber nie odchodzi z przed oblicza króla, gdy ten mu rozkazuje, tylko wtedy, kiedy go o to prosi, albo oświadcza, że nawet wówczasby nie przepraszał, gdyby był winny.

Również całe tło historyczne wypadło bardzo slabo. Autor popełnia ten sam błąd, który popełniali i popełniają niektórzy pisarze niemieccy. Nienawiść i pycha odbierają mu sąd spokojny, nie pozwalają mu być artystą.

Toć w najbardziej nieprzyjaznej dla Niemców literaturze polskiej, mocnych stron przeciwnika się nie zakrywa, choćbyśmy wzięli za przykład „Krzyżaków" Sienkiewicza. I tam znalazło się miejsce na podziw sprężystości i organizacji Zakonu Krzyżackiego. Przedstawiciele gdańskiej literatury nie umieją się jednak wznieść ponad poziom płytkiego nacjonalizmu. Pod tym względem Baumann i Enderling mogą sobie podać ręce, ale zaszczytu literaturze gdańskiej przynieść nie mogą.

POLONIA AMERYKAŃSKA O FLOCIE NARODOWEJ

(Z LISTÓW DO REDAKCJI).

W „Dzienniku Chicagoskim" — organie zamieszkałego w Chicago wychodźtwa polskiego, ukazał się artykuł, pióra p. W. Orzelskiego, w którym autor ubolewa nad tem, że instytucje, mające na celu propagowanie idei polskiego morza i polskiej floty narodowej ograniczają swoją działalność tylko do terenu Rzeczypospolitej Polskiej.

Zdaniem p. W. Orzelskiego, byłoby wysoce wskazane, aby działalność tego rodzaju instytucyj wykraczała poza granice Państwa Polskiego i obejmowała Polonję Zagraniczną, a w szczególności —wychodźctwo polskie w Ameryce, które przecież również chciałoby dołożyć swoją cegiełkę do budowy potężnej floty polskiej. Autorowi chodzi o to, aby w ośrodkach emigracji polskiej w Ameryce założone zostały Oddziały lub Ekspozytury tych instytucyj dla prowadzenia tej samej identycznie akcji, co i w Polsce, a więc: popularyzowania polskiej linji transatlantyckiej Gdynia—Ameryka, portu gdyńskiego, polskiej floty wojennej i handlowej, polskiego handlu zamorskiego i t. d. i t. d.

„Jaka ta nie jest mowa na gruncie tutejszym — pisze p. W. Orzelski — przeciwnie, w tym to celu założone zostało Towarzystwo Przyjaciół Gdyni, które jakoś zginęło z horyzontu życia organizacyjnego, a zdawałoby się, że istnienie takiej organizacji było bardzo pożądane. Sądzę jednak, że nawiązanie kontaktu pomiędzy Macierzą i wychodźctwem na tle współpracy w polskiej polityce morskiej jest konieczne, a cel ten możnaby osiągnąć najlepiej i najbardziej racjonalnie przez założenie bezpośrednich w Ameryce Ekspozytur lub instytucyj, propagujących rozwój polskiej floty narodowej."

„Oddziały takie — pisze dalej p. W. Orzelski — mogłyby powstawać przy Konsulatach Rzeczypospolitej Polskiej w Ameryce. Idąc po linji polityki „frontem ku morzu", czy to w Polsce, czy też na wychodźctwie w Ameryce, konieczne jest rozwinięcie szerokiej propagandy rzeczowej, nietylko w kierunku ożywienia ruchu pasażerskiego na statkach polskich, ale także w celu podniesienia handlu polsko-amerykańskiego i skierowanie go via Linja Gdynia—Ameryka, która jest tym faktycznym łącznikiem i realnym kontaktem pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi".

„Wszak posiadanie przez Państwo Polskie własnej komunikacji transatlantyckiej jest już bardzo ważnym czynnikiem w rozwinięciu stosunków handlowych na większą skalę, tylko trzeba i ów czynnik tak postawić jak należy, i na tej właśnie płaszczyźnie Ekspozytury polskich instytucyj, propagujących ideę polskiego morza, mogłyby wiele dobrego dla Polski zdziałać".

„Wszak na handlu zamorskim ma się oprzeć dobrobyt kraju i gospodarcza niezależność Państwa Polskiego — kończy swój artykuł p. W. Orzelski.

Istotnie idea ekspansji polskich instytucyj, propagujących rozwój floty narodowej, na tereny zagraniczne, zamieszkałe przez wychodźtwo polskie, a zwłaszcza na terenach Polonji Amerykańskiej, zasługuje na najbaczniejszą uwagę i w tym właśnie kierunku powinny być między innemi, skierowane wysiłki Komitetu Floty Narodowej. Będzie to najwłaściwszą odpowiedzią na szlachetny apel wysoce politycznego wychodźctwa polskiego w Ameryce zapewniając równocześnie Komitetowi Floty Narodowej cenną współpracę 4-miljonowej Polonji Amerykańskiej.

Należałoby wobec tego corychlej nawiąć bezpośredni i jak najściślejszy kontakt z naczelnemi Organizacjami wychodźtwa polskiego w Ameryce, przedewszystkiem zaś — ze Związkiem Narodowym Polskim, Zjednoczeniem Polsko-Rzymsko-Katolickiem, Związkiem Polek i Stowarzyszeniem weteranów Armji Polskiej z Ameryki, a organizacje niewątpliwie poprą jaknajsilniej prace Komitetu Floty Narodowej.

K. A.

Sprawy emigracyjne

EMIGRACJA DO CHIN. W związku z ukazaniem się w prasie nieścisłych wiadomości, dotyczących warunków wyjazdu do Chin, wyjaśniamy, że osoba, zamierzająca wyjechać do tego kraju, musi wypełnić dwa jednobrzmiące formularze z podaniem następujących wiadomości:

1) cel podróży,
2) czy włada językiem chińskim (nieznajomość tego języka nie przeszkadza w uzyskaniu wizy),
3) kiedy ma zamiar wyjechać,
4) kiedy zamierza przybyć do miejsca przeznaczenia,
5) w jakich miejscowościach w Chinach ma zamiar przebywać,
6) przez jakie miejscowości w Chinach będzie przejeżdżał (marszruta),
7) jak długo ma zamiar zabawić w Chinach,
8) gdzie przypuszczalnie zamieszka.

Odpowiedzi na te pytania można podać w braku dokładnych danych — w przybliżeniu. Formularze przesyła się do Konsulatu Polskiego w Berlinie, który w porozumieniu z Konsulatem Chińskim, udzieli odpowiedzi, czy wiza zostanie wydana. Opłata za chińską wizę wynosi dol. 3.50.

EMIGRACJA DO BRAZYLJI. Kolejny transport na kolonję „Orzeł Biały“ w Espirito Santo, wyruszy z Warszawy w grudniu r. b.

Emigracja osadnicza na tereny tej kolonji nie podlega żadnym ograniczeniom ze strony władz polskich i brazylijskich.

Wszelkich informacyj w sprawie kolonji „Orzeł Biały“ i zgłoszenia na wyjazd rodzin osadniczych przyjmuje Centrala Syndykatu Emigracyjnego, (Warszawa, Marszałkowska 124), wszystkie Oddziały i Agentury prowincjonalne, oraz T-wo Kolonizacyjne (Warszawa, Świętokrzyska 17).

EMIGRACJA DO MEKSYKU. Wyjazd do Meksyku w charakterze emigranta jest możliwy tylko na podstawie wezwania imiennego przez władze meksykańskie. O każdem wydanem wezwaniu zostaje powiadomiony Konsulat meksykański. Konsulat pozatem wymaga jeszcze rozmaitych świadectw (św. moralności, lekarskie, szczepienia ospy i t. p.). Wiza meksykańska kosztuje obecnie 70 złotych.

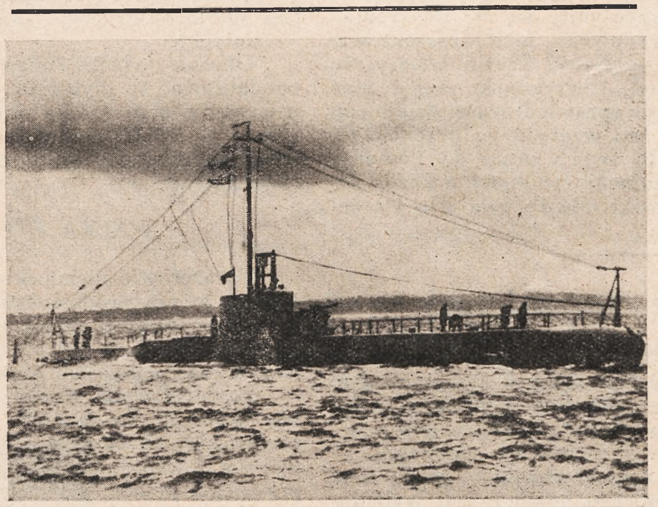
EMIGRACJA DO AFRYKI POŁUDNIOWEJ. Wyjazd do kolonji angielskich południowo-afrykańskich jest możliwy jedynie na podstawie wezwań imiennych wystawionych przez władze angielskie. Poza wezwaniem każda dorosła osoba musi wykazać się posiadaniem 35 funt. ang. (od dzieci wymagana jest kwota proporcjonalnie do wieku).

Okręty do portu Capsztadt (Capetown) odchodzą z Londynu i Southamptonu. Cena kart okrętowych III klasy wynosi na okręty wypływające z Southampton funt. ang. 24 i więcej z Londynu od funt. ang. 19-tu dla mężczyzn i od funt. ang. 22-ch dla kobiet.

Okręty odchodzące z Londynu zawijają do Capsztadtu po 22 dniach odchodzące zaś z Southamptonu po 17-tu dniach podróży. Za dzieci opłaca się kartę okrętową w stosunku do wieku licząc 1/16 wartości karty za każdy rozpoczęty rok życia. Bilet kolejowy 3-ciej klasy do Londynu (przez Ostendę) kosztuje złotych 160 gr. 90.

PRZEWÓZ EMIGRANTÓW DO KANADY. Szereg Tow. Okr. otrzymuje zezwolenia na przewóz emigrantów do Kanady każdorazowo w miarę organizowania transportów. Oddziały prowincjonalne tych Tow. Okrętowych nie mogą jednak zajmować się sprzedażą kart okrętowych, ani załatwianiem czynności, mających na celu przygotowanie emigrantów na wyjazd do Kanady. W związku z powyższem emigranci winni w sprawach informacyj wyrabiania potrzebnych dokumentów oraz zakupienia kart okrętowych, zwracać się odrazu do Centrali Syndykatu Emigracyjnego (Warszawa, Marszałkowska 124) oraz Oddziałów i Agentur Syndykatu na prowincji.

Syndykat Emigracyjny udziela informacyj oraz ułatwia wyrabianie dokumentów zupełnie bezpłatnie, oszczędzając w ten sposób emigrantom zbytecznych wydatków.



Nowa łódź podwodna angielska „Regent“

Korespondencja

Do Komitetu Floty Narodowej
Warszawa
ul. Elektoralna 2.

Staraniem Koła miejscowego Komitetu Floty Narodowej przy współudziale Koła Związku Obrony Kresów Zachodnich w Lipnie w sali sejmikowej odbył się w niedzielę, odczyt na tematy: „Nasza przeszłość na morzu“ (burmistrz Z. Uzarowicz) i „Gdynia nasz port morski“ (mec. p. K. Keller), po którym to odczycie zgłoszono rezolucję przeciwko niesłychanemu wystąpieniu senatora Borah‘a, którą zebrani uchwalili jednomyślnie.

REZOLUCJA

Ostatnie niesłychane wystąpienie amerykańskiego senatora Borah‘a w sprawie naszego dostępu do morza dowodzi, że przewodniczący komisji spraw zagranicznych Kongresu Stanów Zjednoczonych nie orjentuje się najzupełniej w stosunkach Europy Środkowej i nie wie, że:

1) Od wieków Pomorze polskie zamieszkuje ludność polska;

2) Nawet mimo intensywnej i brutalnemi metodami przeprowadzanej germanizacji Pomorza, należącego dziś z powrotem do Polski, Prusacy nie zdołali zniszczyć jego polskości;

3) Ludność Pomorza polskiego jest w 90% polską, a zaledwie niespełna w 10% niemiecka. Wyraźnym dowodem tego jest ,że na kilkanaście mandatów poselskich do Sejmu Polskiego — Niemcy nie zdołali uzyskać przy ostatnich wyborach ani jednego mandatu na Pomorzu;

4) Nawet niemiecka przedwojenna statystyka spisu ludności z roku 1910 wykazała, iż Pomorze zamieszkałe było w 60% przez ludność polską, 37,8 rzekomo przez niemiecką i 1,6% przez inne narodowości;

5) Legendą stworzoną przez imperjalistów niemieckich jest, t. zw. „korytarz“, w rzeczywistości bowiem jest to ziemia rdzennie polska, przez którą zresztą Polska zapewniła Rzeszy Niemieckiej wolny tranzyt osobowy i towarowy do Prus Wschodnich i z powrotem;

6) Polska posiada dziesięciokrotnie większy ruch towarowy przez Pomorze do Bałtyku i z powrotem, aniżeli Rzesza z Prusami Wschodniemi.

Zważywszy, że wystąpienie p. Borah‘a przeciwko naszemu dostępowi do morza oparte zostało na kompletnej ignorancji spraw środkowo-europejskich wogóle, a polskich w szczególności — zebrani w sali sejmikowej dnia 8 listopada 1931 r. zakładają kategoryczny protest przeciwko mieszaniu się zagranicy w sprawy polskie, potępiając jednocześnie kłamliwe i tendencyjne wystąpienia p. Borah‘a w sprawie dostępu Polski do morza.

Zebrani jednocześnie wyrażają przekonanie, że deklaracje p. Borah‘a są wyłącznie jego prywatne-

mi pomysłami i wierzy, że Wielki Naród Amerykański, zgodnie ze swą tradycją ,tak pięknie wyrażoną podczas wojny światowej w pamiętnej deklaracji ś. p. Woodrowa Wilsona — zawsze i nadal stać będzie na zasadach wolności narodów.

Pamiętając, jak Pułaski i Kościuszko walczyli o wolność Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, pamiętając, jak w czasie wojny światowej Stany Zjednoczone przyczyniły się do poskromienia rozboju międzynarodowego, jaki reprezentowały Niemcy cesarskie — Naród Polski wierzy, że i dzisiaj Wielki Naród Amerykański stoi i stać będzie zawsze po stronie sprawiedliwości dziejowej.

Wszyscy Polacy, bez względu na przekonania polityczne, bronić będą swych praw do Pomorza wszelkiemi rozporządzalnemi środkami, a każdy zamach na własność Polski odeprą całą siłą i z całą stanowczością.

W prasie zagranicznej

ZWYCIĘSTWO MOTORU SPALINOWEGO

Według amerykańskich danych statystycznych 57% statków oceanicznych budowanych w roku bieżącym w stoczniach okrętowych na całym świecie, wyposażone zostaną w motory spalinowe.

W porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy statków, poruszanych motorami spalinowemi wybudowano tylko 55% z ogólnej ilości wykończonych w tym roku okrętów, stanowi to dalszy postęp w stosowaniu w marynarce motorów spalinowych.

230 ROZBITKÓW

W odległości 670 mil od San Pedro (California), w czasie gwałtownej burzy, wpadł na rafy w pobliżu wyspy Santa Sharyarita, leżącej na południe od San Pedro, parowiec pasażersko-towarowy „ „Columbia". Dno parowca zostało poważnie uszkodzone, wskutek czego zaczął on tonąć.

Rozpaczliwe sygnały tonącego statku przejął, płynący na południe, okręt owocowy „San Mateo", który pełną parą popłynął w kierunku zagrożonej „Columbji". Statek „San Mateo" zdołał jeszcze przybyć na czas i zabrał z szalup wszystkich pasażerów i załogę „Columbji" w liczbie 230 osób.

Zaznaczyć należy, że parowiec „Columbia" po raz już trzeci w ostatnich siedmiu latach uległ katastrofie tonięcia.

CZAR MORZA

Mniej więcej przed miesiącem znikło z pewnej niewielkiej wsi rumuńskiej, położonej blisko portu w Konstancy, czworo dzieci, z których najstarszy chłopiec miał lat 12, a najmłodszy — cztery.

Jak stwierdzono ,dzieci wypłynęły na morze Czarne w niewielkiej łodzi rybackiej, albowiem chcieli koniecznie pojechać do Ameryki. Wszelkie poszukiwania czworga awanturniczych malców okazały się bezowocne.

Przed kilku dopiero dniami, niedaleko portu Burgas, a więc już na bułgarskiem wybrzeżu morza Czarnego, przybiła do brzegu łódź, na której znajdowało się czworo dzieci. Dzieci te były wygłodzone i wynędzniałe, a to z powodu braku żywności, strasznego zmęczenia i wszystkiego tego, czego przez miesiąc niebezpiecznej podróży doświadczyły. są jednak zupełnie zdrowe i po kilku dniach znalazły się znów na łonach rodzin, przeważnie biednych, żyjących tylko z rybołówstwa.

Należy uważać za rzecz wprost nadzwyczajną, za pewnego rodzaju cud, że czterej malcy przeżyli to niebezpieczne przedsięwzięcie tak szczęśliwe, i że ich mała i wątła łódź przetrwała silne burze, jakie w tym właśnie czasie srożyły się, nietylko na oceanach, ale i na morzu Czarnem.

OPODATKOWANIE PŁYWAJĄCYCH PAŁACÓW

Wydział podatkowy miasta Chicago stwierdził ostatnio, że szereg bogatych mieszkańców tego miasta, których stać na wspaniałe rezydencje, samochody, aeroplany i luksusowe jachty morskie, nie płacił do tej pory żadnego podatku od pływającego majątku osobistego, przedstawiającego wartość około 30.000.000.— dolarów (około 270.000.000 — złotych).

Obecnie władze miasta Chicago postanowiły opodatkować te pływające pałace, spodziewając się osiągnąć z tego źródła około 1.800.000.— dolarów (około 16.200.000.— złotych). Dotknięte tem zostaną najbogatsze osoby z pośród chicagowskiego towarzystwa.

WALKA Z TYGRYSEM

Pasażerowie niemieckiego okrętu „Lahn", przeżyli na morzu Śródziemnem straszne chwile trwogi. Oto w drodze, pomiędzy Kairo a Gibraltarem, rozległy się nagle wśród nocy rozpaczliwe krzyki marynarza, pełniącego służbę na pokładzie.

Zaalarmowana załoga okrętu i jego pasażerowie wybiegli na pokład i cóż się okazało. Oto przewożony na okręcie z Singapore tygrys wyrwał wał się z klatki i rzucił się na marynarza. Zanim przybiegła pomoc, marynarz już nie żył.

Rozjuszone zwierzę, spostrzegłszy grupę ludzi, poczęło uciekać, szerząc straszliwą panikę wśród pasażerów. Rozpoczęło się dzikie polowanie na pokładzie okrętu w czasie którego jeden z oficerów okrętowych został przez bestję ciężko poraniony. Wreszcie jeden z pasażerów chwycił płonącą pochodnię i rzucił się z nią w kierunku tygrysa. Oszalałe zwierzę w panicznym strachu i ze strasznym rykiem uciekło pod pokład, kryjąc się w salonie okrętowym.

Kilku marynarzy i kapitan okrętu pobiegli z rewolwerami w ręku do salonu, aby tam ubić rozjuszoną bestję. Jednakże tygrys, pomimo kilku po strzałów, poranił straszliwie pięciu marynarzy, i umknął z salonu. Zdołano go dopiero zamknąć w kuchni okrętowej i kilku celnemi strzałami położyć trupem.

RADJO NA USŁUGACH MARYNARKI

Latarnię morską nad zatoką Chyde udźwiękowiono. Umieszczono w niej specjalną aparaturę, która jest zwykłym radjo-gramofonem w połączeniu z odpowiednim przyrządem do nadawania sygnałów, przesyłanych radjo-stacjom okrętowym. Sygnały te pozwalają okrętom zorjentować się wjakiej odległości znajdują się one od wspomnianej latarni.

Co 70 sekund płyta, nagrywana na gramofonie, powtarza nazwę latarni „Cumdrae", poczem następuje sygnał — trzy dźwięki długie — dalej słowne wyliczenie odległości w milach morskich, i znów dwa dźwięki długie.

Po każdym setnym sygnale następuje 27-sekundowa przerwa.

Sygnały te słychać na odległość do 5-ciu mil morskich na zwykły radjo-odbiornik. W ten sposób, w czasie mgieł, kiedy światła nie widać, statki orjentować się mogą, według nadawanych przez latarnię sygnałów dźwiękowych.

Sprostowanie

W ogłoszeniu Towarzystwa „GDYTRANS", zamieszczonem w N-rze 16-ym naszego pisma mylnie podano numer telefonu oddziału tego towarzystwa w Gdańsku. Oddział gdański Tow. „Gdytrans" ma telefon Nr. 260-32.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

ZADANIE — CYFRÓWKA

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.

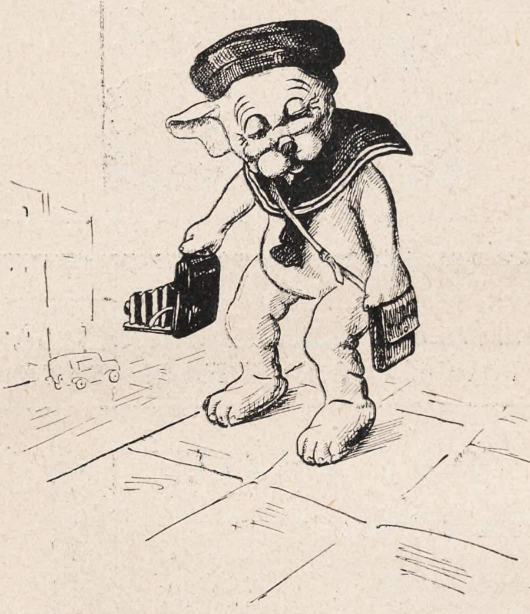
Liczby nagłówka zastąpić literami ze słów poniższych kombinacyj cyfrowych, a otrzymamy właściwe rozwiązanie.

ZNACZENIE SŁÓW

1) 4-10-8-9-2 = niedrogo
2) 10-8-6-7 = łańcuch gór w Ameryce półn.
3) 5-10-6 = płaz
4) 4-10-4-10-3 = człowiek rasy mongolskiej
5) 4-10-4-3-7 = łańcuch gór w Polsce
6) 8-10-3-4-7 = przyrząd sportowy
7) 1-9-10-8-10 = rzeka w Pomeranji Zach.
8) 1-9-3-10-4 = rozbójnik morski
9) 5-8-9-10-6-7 = maść konia
10) 4-2-3-2-8-4-2 = miasto w Kanadzie
11) 3-2-1-10 = dopływ Wisłoki
12) 1-10-3-10 = moneta turecka
13) 5-10-8-6-9 = patrjota Hinduski (w pisowni spolszczonej)
14) 5-3-10-8-6-9 = minister włoski

(Dokończenie na str. 28-ej)

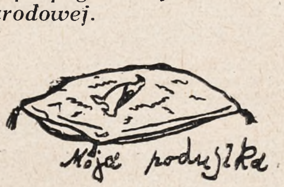
Bonzio ma głos...



No i byłem w Warszawie. Jak obiecałem, tak się też i stało.

Przyjechałem na zaproszenie Redakcji, ażeby wziąć udział w tygodniu propagandowym Stołecznego Komitetu Floty Narodowej.

Wziąłem też udział w tym tygodniu — czuję to jeszcze dziś w kościach, chociaż od tygodnia wyleguję się na swojej poduszce z edredonów, które sam nałapałem na biegunie półn.



Ale, wiecie, nie spodziewałem się takiego przyjęcia. Już Redakcja Floty Narodowej pisała: Bonziu, przyjedź! jesteś znany i popularny, musisz pokazać się w Warszawie, gdzie trzeba naszczekać, gdzieindziej pochwalić ogonkiem.

Powiadam wam, ruch zrobił się w Warszawie. Noszono mię na rękach, wydzierano sobie wzajemnie, pokazywano palcami: o patrzcie, patrzcie, to Bonzio, ten z Floty Narodowej! Ale najgorzej było, kiedy akademicy wzięli mię ze sobą na auto — myślałem, że mnie zaduszą! Pomyślcie sobie: 14 samochodów ciężarowych jeden za drugim, pochodnie, światła, transparenty — na każdym samochodzie ze 40 młodzieży akademickiej: krzyk, gwałt — morze, morze, na morze, w morze, pod morze, nad morze!

Gdyby nie akademiczki, byłbym tam wyzionął ducha: nie duście go, patrzcie, już mu czapka zsuwa się z ucha! Bonziu, patrz, ten gruby, czerwony, ani myśli złożyć do puszki, przemów do niego!

To ja tylko nachyliłem się z auta w jego stronę: Panie gruby, tutaj skarbonka! zaraz leciał i wrzucał coś do skarbonki. Może guzik, kto wie.

Znam różne miasta na świecie, ale Warszawy bliżej nie znałem. Dopiero teraz miałem możność przyjrzeć się jej bliżej — i wiecie co — jakie wrażenie wyniosłem? Że Warszawa jest najbardziej handlowem miastem na świecie: każdy tam gdzieś leci, pędzi przed siebie, a gdybyś zapytał którego, dokąd tak spieszy, nie jeden nie potrafiłby odpowiedzieć. Spotykałem facetów, którzy trzy razy plac oblecieli zanim ja raz go przemierzyłem. A i chodzi to bractwo nie tak, jak uczciwi ludzie, którzy tylko co zeszli z pokładów okrętu — szeroko, swobodnie, kołysząc się z jednego boku na drugi, jak okręt pod zarefowanemi żaglami, ale dziwnie jakoś, podskakując na jedną nogę.

Na każdej prawie ulicy spotykałem poważnych obywateli z długiemi brodami i w długich szatach, którzy szli i jak heroldowie głosili narodowi: „handele, handele“! że to niby w Warszawie handel kwitnie: wszystko tam można kupić i sprzedać — od rzemyczka począwszy i na..... (na kichanie mi się zbiera) jak że to się nazywa — na sumieniu skończywszy.



Takiego handele nie widziałem nigdzie na świecie.

Fotografowali mnie tyle razy, że sam do fotografowania nabrałem ochoty: kupiłem sobie ten oto aparat fotograficzny i będę fotografował wszystko, co w szkiełku się zmieści.

Macie na początek moją poduszkę edredonową i handel Warszawski.

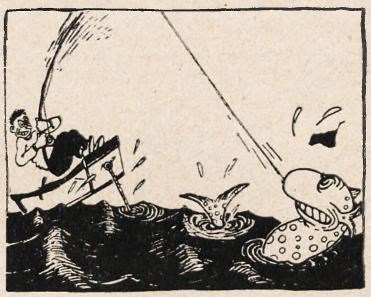
(3—1).

15) 5-3-2-4 = ostrze strzały
16) 5-3-2-4-10 = wgłębienie w skale
17) 4-7-3-10-8 = ciemięzca
18) 10-8-8-10 = imię żeńskie
19) 10-8-4-2-8-9 = imię męskie
20) 6-2-8 = rzeka w Rodji
21) 1-7-4-2-8 = wąż olbrzymi
22) 4-2-8 = dźwięk w muzyce
23) 6-10-8-6-7 = elegant angielski
24) 4-7-4-10-8 = satelita Saturna
25) 2-8-6-7-8-10 = bogini pogańskiej Litwy
26) 6-10-5-2-8 = bóg Filistynów
27) 1-7-4-9-10 = prorokini delficka
28) 1-10-3-4 = grube płótno konopne
29) 1-3-2-4 = imię męskie
30) 8-9-4 = spojenie żelazne
31) 8-2-5-10 = część ciała
32) 2-5-2-8 = ster u ptaków
33) 8-10-5-10-8 = broń palna
34) 3-7-8-8-10 = ściek blaszany
35) 1-10-8-8-10 = dziewica
36) 6-2-5 = rasa psia
37) 5-3-7-1-10 = choroba
38) 4-3-10-8 = tłuszcz rybi
39) 1-2-5-2-6-10 = stan aury
40) 5-3-10-6 = opad atmosferyczny
41) 5-3-10-4 = stary mebel
42) 5-10-3-2-8-8-10 = rzeka we Francji
43) 5-3-10-8-5 = arystokrata hiszpański
44) 3-2-5-9 = ozdoba łosia
45) 10-8-2-6-10 = elektroda dodatnia
46) 4-3-2-8 = krzesło monarsze
47) 4-2-3-4 = słodkie ciasto
48) 1-9-8-5—1-2-8-5 = gra pokojowa
49) 1-9-8-10 = dopływ Jasiołdy
50) 1-9-8-6-10-3 = liryk dytyrambiczny grecki

N. B. W rozwiązaniach niezbędne wymieniać wszystkie pięćdziesiąt wyrazów, oprócz głównego określenia w nagłówku.—

HENRYK PIANOWSKI

Rozwiązania należy nadsyłać do dnia 20 grudnia r.b.



ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

Nr. 18 ukaże się 15-go grudnia b. r.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20. Nadsyłanych rękopisów Redakcja nie zwraca.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.